

ressò mont-roigenc

MONT-ROIG: GEOGRAFIES, CAMINS I VIATGERS (7). MÉS FERROCARRIL

Martí Rom

www.martirom.cat

13-06-2016

Explicàvem en el text “Mont-roig: geografies, camins i viatgers (3). El Ferrocarril”, del 17-02-2016, com havia arribat el “*ferro-carril*” a Mont-roig i com “la modernitat passava per Mont-roig, però lluny del nucli del poble”. Això fou el 12 de març de 1865. També dèiem que la comunicació més important d’aquell període final del segle XIX era aquella carretera que anava a Reus però que, segons diverses fonts (notícies de diaris), estava en condicions lamentables.

Anys després, tenim els intents de crear noves línies de tren que passessin per Mont-roig. Havíem vist aquell projecte de “*ferro-carril directo de Madrid a Barcelona*” (1881), que de Madrid es dirigia a Casp, creuava l’Ebre a Garcia i s’adreçava cap a Mont-roig i Reus. Sobre aquest projecte parlàvem que el diari tarragoní “La Opinión”, del 25 de juliol de 1884, publicava una àmplia notícia explicant que l’enginyer Joaquim Escoda Rom havia estat a Mont-roig per fer els estudis previs a la construcció d’aquella línia de tren. Deia també que estava relacionat des de la seva joventut amb el nostre poble. També comentàvem la proposta de línia de tren de Val de Zafán – Alcañiz – Reus – Tarragona (1877). D’aquest, se n’aniria parlant en els següents anys; per exemple, a “La Vanguardia” de l’11 de maig de 1899. Aquestes dues propostes s’explicaven a l’article “Mont-roig: geografies, camins i viatgers (4)”, del 17-03-2016. També teníem que a “La Vanguardia” de l’11 de maig de 1899, hi havia la proposta de ferrocarril d’Ariza, a mig camí entre Medinaceli (Soria) i Calatayud (Saragossa), a Tarragona; mireu “Mont-roig: geografies, camins i viatgers (5)”, del 26-04-2016.

El 1884 la “Gaceta de los caminos de Hierro de España y Portugal” (1884) publicava el projecte de ferrocarril que anava de Reus a l’Hospitalet, passant per Mont-roig, amb la intenció d’unir importants línies: les de Lleida a Tarragona i la de Barcelona a Madrid amb la de Tarragona a València. Aquest enllaç continuaria estant sobre la taula quan es va produir l’absorció de la línia fèrria Almansa - València - Tarragona (“AVT”) per la “Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España” (1892); es volia que les mercaderies passessin per Reus i no per Tarragona, per la qual cosa calia aquell ramal de Reus a l’Hospitalet també passant per Mont-roig. Però, a més, d’aquesta connexió Reus / l’Hospitalet també se’n parlava el 1887 (“La provincia de Tarragona”, 29-8-1887), en aquella proposta de “*tranvía de vapor*”, adreçada al servei de viatgers. El “Diario de Reus”, del 8 d’agost del 1899, deia que seria un “*ferro-carril económico*”.

Uns anys després, s’aprojava el “ferrocarril secundari” de Reus a Mont-roig (“La Vanguardia”, 25-12-1905). Aquest projecte revifarà amb la constitució de la “Mancomunitat de Catalunya”, el 1913. Un dels projectes de noves infraestructures per al país que es va proposar fou: “El Ferrocarril de Reus a Mont-roig, per Riudoms i Montbrió” (1919), que formaria part d’una xarxa integrada de ferrocarrils secundaris. Es tenien en compte tres criteris: cost de l’obra, riquesa del territori per on passaven i connexió amb d’altres línies principals. Com a conseqüència de la lenta tramitació del

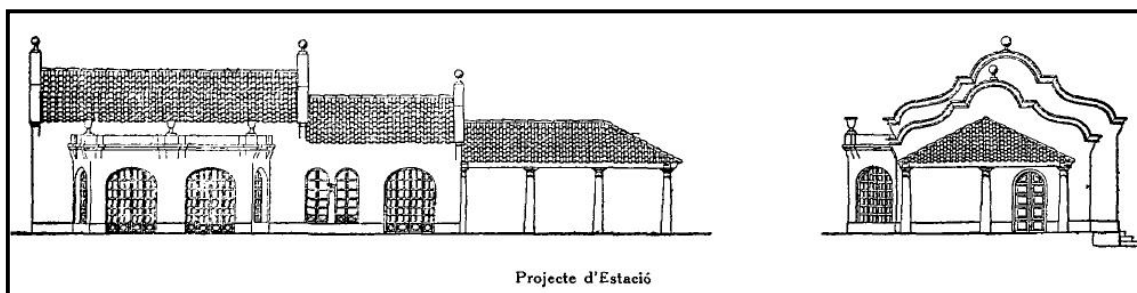
Ministeri de Foment, de Madrid, arribà la dictadura de Primo de Rivera (1923) i es quedà en el calaix. Sobre aquest projecte vaig publicar el text “El ferrocarril de Reus a Mont-roig...” a “**Ressò mont-roigenc**” núm. 115, pàg. 16. En faré un resum.



D'aquest projecte tenim informació precisa gràcies a l'opuscle editat a Reus el 1919, on s'hi reproduïx la conferència que va fer el famós enginyer Esteve Terrades a la Cambra de Comerç de Reus el 26 de juliol de 1919. A la introducció, es comenta que aquest és un primer pas per arribar, en un futur, a Tivissa i Gandesa. Terrades diu que “*es necesita una xarxa local... que faci possible al agricultor carregar i descarregar els vagons en sa propia finca, a la vegada que el transport personal ràpid per tramvies fins al bell mitj dels centres d'activitat i treball... En un dia no llunyà l'estesa d'una xarxa propia, electrificada, per aon circulin trens de carga i tramvies a la manera com entre Badalona i Barcelona... sortint cada hora, cada mitj hora si fós precis, i de Mont-roig passàn per Montbrió i Riudoms arribant a Reus, parant al bell mitj de la*

Plaça d'en Prim, seguint després per Constantí a empalmar amb la nova línia de Tarragona a Valls...”.

A continuació, Terrades passa a descriure els quatre possibles amples de via: 1,67 m. com les de MZA i Nord (l'ampla actual a Espanya), 1,435 m. és la mida internacional (i dels Ferrocarrils de la Generalitat), la d'1 m. són els anomenats “ferrocarrils econòmics”, i finalment la de 0,60 m. dels ferrocarrils agrícoles. A Espanya es va adoptar l'amplada de 1,67 pensant que hi havia zones muntanyoses i calien màquines grans (i amples) per arrossegar els vagons. Això va determinar l'aïllament ferroviari de la resta d'Europa; al passar la frontera calia fer el canvi de via amb els problemes i la pèrdua de temps que ocasiona. Terrades opta per l'ample d'un metre i amb la línia electrificada.



Projecte per les estacions

A la “Revista il·lustrada”, del 25 de novembre de 1919, hi trobem les quantitats previstes a invertir: la Mancomunitat aportaria 600.000 duros (1 duro eren 5 pessetes), Reus 103.400, Riudoms 28.000, Montbrió 7.200 i Mont-roig 17.600. A la reunió que es va fer a Reus hi van assistir representants de l'entitat bancària “Fàbregas i Recasens

SRC” (de Barcelona), i el Banc de Reus. Aquestes entitats crearien obligacions hipotecàries a un màxim de 55 anys.

Al diari “Foment” de Reus, del 31 de juliol de 1919, hi trobem la notícia “El ferrocarril secundari de Reus a Montroig” on s’explica que Esteve Terrades, acompanyat per quatre diputats provincials, el passat dia 27 de juliol van anar a Mont-roig i Montbrió (al matí) i a Riudoms (a la tarda) a oferir unes conferències i explicar aquell projecte. *“Tant a un com als altres pobles, fou gran l’entusiasme que hi regnà, per la confiança que tenen, tractant-se de la Mancomunitat... A l’entrada dels respectius pobles, se trobaven ja esperant-los, no solsament les Comissions nomenades, sinó també els senyors rectors, principals propietaris i veïns entusiastes. A Montroig, es traslladaren a la Casa de la vila, on el senyor alcalde feu la presentació del senyor Terrades; aquest amb fàcil paraula i clars conceptes explicà en que consistia el projecte i la manera com podia portar-se a felix terme...”*. L’alcalde era Miquel Bargalló Martí (dit “Nostre Senyor de la Calle”), ho fou del 1917 al 1920.

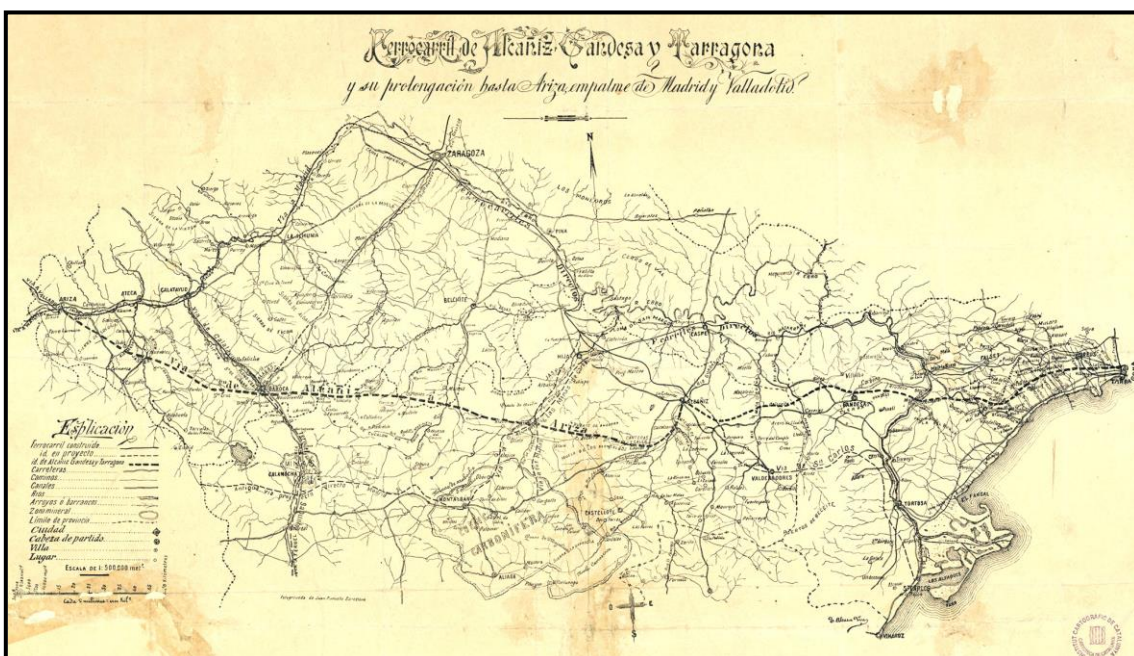
El projecte es va presentar al Ministeri de Foment el 21 de juny de 1920. Va sortir aprovat en una “Real orden” del 7 d’octubre de 1921. La longitud era de 16,878 quilòmetres, circularia entre 40 i 60 quilòmetres per hora, l’energia la rebria per un fil aeri connectat a una central elèctrica establerta a Reus. Com dèiem abans, el 13 de setembre de 1923 arribà la dictadura de Primo de Rivera...

Al “Diario de Tortosa”, del 6 de març de 1919, i a primera pàgina, hi ha una carta de Josep Panadés amb el títol de “La carretera de Colldejou”. Comença dient: *“Una de las principales causas del retraso de los pueblos rurales es la falta de medios de comunicación... Me refiero principalmente a este pueblo, incomunicado de los demás debido a la falta de vías de comunicación. El año 1910 la Dirección general de Obras públicas publicó en una estadística el plan de carreteras nacionales, y entre ellas había la que mencionamos, que, partiendo de Falset, llegara a empalmar con la que pasa por Montroig y conduce a Reus, pasando por Torre de Fontaubella y Colldejou. Pero, por desidia de unos y abandono de otros... hasta la fecha está sin hacerse nada, a pesar del tiempo transcurrido y de ser de gran utilidad comarcal. Dará una idea exacta de la gran utilidad del trozo de carretera que aludimos, el hecho de que la principal producción de este pueblo es de avellanas y almendras, en una producción anualmente de 1.500 cuarteras (una cuartera són uns 3.600 m2) de ambos productos por término medio, sin contar con las algarrobas, vino, etc. Que se cultiva por los naturales de este pueblo en el término de Montroig. Todos estos frutos han de transportarse por animales en cargas o por algún carro de los vecinos pueblos, con grandes fatigas y penalidades, pagándose por el transporte una peseta por saco de 58 kilos... Existiendo la carretera, podrían los vecinos de este pueblo transportar ellos mismos los frutos y así ganarían ellos los portes... Pero no para aquí todo, sino que en este término existen grandes yacimientos de cal, yeso y cemento...Al fin y al cabo solo son unos 18 kilómetros los que han de construirse...”*. Colldejou el 1887 tenia 447 habitants, el 1920 eren 358 i el 2014 són 172. L’autor d’aquest article, Josep Panadés Gracia, era mestre a Colldejou. En aquell 1919 Colldejou pertanyia al districte electoral de Tortosa per això aquesta notícia surt publicada al “Diario de Tortosa”.

El diari “El Sol. Diario independiente” de Madrid, del 27 de juliol de 1919, diu: *“Esta mañana se inauguró el servicio de automóviles para viajeros entre Tarragona y Montroig, pasando por Reus. Las pruebas que se realizaron dieron resultado*

satisfactorio”. Dos anys més tard, el 13 d’agost de 1921, el setmanari “La Reconquista. Semanario carlista. Dios, patria, rey y fueros” explicava que s’havia creat un servei d’automòbils de Tarragona a Reus i Mont-roig, “*siendo el punto de parada de los vehículos en Tarragona frente al bar “La joya del centro”, sito en la rambla de Castelar*”. Era al número 22 de la Rambla Nova.

Haviem vist, anteriorment, com existien els projectes ferroviaris del “*ferro-carril directo de Madrid a Barcelona*” (1881), que sortia de Madrid cap a Guadalajara, Molina de Aragón, Montalban, Casp, Flix, creuava l’Ebre a Garcia, continuava cap a l’estació de Guiamets / Capçanes i amb un túnel de més de set quilòmetres, sortiria al Pratdip i, des d’allí cap a Mont-roig i Reus. També el de la línia de tren de Val de Zafán – Alcañiz – Reus – Tarragona (1877), que el 1895 es posaria en servei un primer tram de La Puebla de Híjar a Alcanyís. I el d’Ariza a Tarragona (1899); aquest, passava l’Ebre per Miravet. En el primer i tercer d’aquests casos quedava definit que el tren acabaria passant per Mont-roig.



Ferrocarril Ariza Tarragona

A inicis dels anys vint sorgeix la idea de sumar, en la mida del possible, com a mínim en la part catalana, aquests projectes anteriors. A més, s’hi afegia aquell “El ferrocarril secundari de Reus a Montroig” (1919). A la primera plana del diari “Tarragona”, del 30 d’abril de 1922, s’hi reproduïa el text “Sobre el ferrocarril d’Ariza a Tarragona” de Francesc Cubells Florentí (fou periodista i comerciant, fundà l’Escola de Comerç de Reus), publicat al “Diario de Reus” del 29 d’abril: “*El dilluns d’aquesta setmana, a la ratlla de migdia, vaig tenir l’honor de fer una visita a l’Alcaldia d’aquesta ciutat, com a membre d’una comissió designada per l’Ajuntament i les corporacions econòmiques de Tarragona, amb el fi de recavar l’apoi de Reus, Montroig i La Canonja al projecte de f. c. de Ariza a Tarragona... En aquella reunió es convingué en la necessitat d’aprofitar el projecte de f. c. de Montroig a Reus, com a tram que vindria a alleugerir la realització del projecte de l’Estat i es convingué també en interessar l’apoi de l’Alcaldia de Tarragona i, simultàniament, de la Cambra de Comerç de Reus, qual demarcació agafa, entre altres, els partits judicials de Reus, Falset i Gandesa... Les antigues*

rivalitats entre Reus i Tarragona han passat a la categoria d'entreteniments, històries de ben estèril conreu. Tarragona no pot somniar en sotstreure a Reus les aventatges de la nostra capitalitat comarcal; Reus no pot somniar en sotstreure a Tarragona les d'ésser un port de mar dels primers d'Espanya... El primitiu projecte d'aquest ferrocarril es denominava de Val de Zafán a Tarragona. Després va variar-se amb el de Val de Zafán a Tarragona a San Carlos de la Rápita... Mentre no s'ens demostrí el contrari, haurem d'admetre que aquesta és una solució de concòrdia. Els tortosins no ho entenen així i tracten d'evitar que el ferrocarril passi per Corbera, Benissanet, Miravet, Tivissa, Pratdip, Vandellòs, Montroig, Reus i La Canonja, fins a Tarragona. Nosaltres volem això i que vagi també a San Carlos amb el ramal a construir des de Gandesa. Nosaltres tractem d'unir el seu interès al nostre; ells tracten de defraudar el nostre interès...”.



Ferrocarril Ariza Tarragona (tram Gandesa Tarragona)

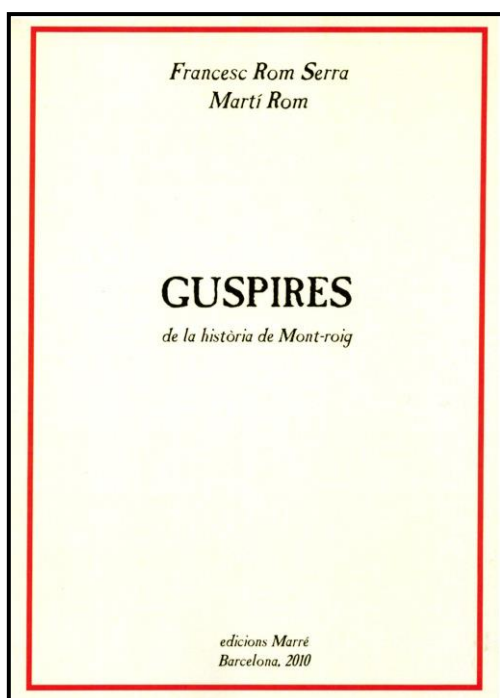
El diari “El Sol” de Madrid, del 3 de juny del 1922, publicava una notícia des de Reus on es deia que marxava cap a Madrid amb el tren exprés una comissió de persones rellevants del Camp de Tarragona per “*tratar con varias personalidades de la corte de la construcción del ferrocarril de Ariza a Tarragona*”. I esmentava, entre d’altres, els alcaldes de Reus i Tarragona, alguns regidors, el president de la cambra de Comerç i els alcaldes de Mont-roig i La Canonja. En principi, aquest viatge va donar resultat doncs la “Gaceta de los caminos de hierro”, de Madrid, de l’1 de setembre, deia que el 4 d’agost s’havia promulgat una llei refonent aquelles propostes anteriors. Malgrat tot, també va quedar com a projecte. No es va arribar a fer mai.

A “la Vanguardia”, del 27 d’abril de 1922, hi tenim el primer (?) accident del cotxe que feia el servei de Mont-roig a Reus. Diu: “*El automóvil que hace diariamente el servicio... sufrió ayer un accidente en la carretera de Riudoms a consecuencia de haber dejado repentinamente de funcionar los frenos, resultando muerto el pasajero Pedro Borràs (a) “Peret del Rey”, vecino de Mont-roig, quien al huir del peligro, se arrojó del auto con tan mala fortuna que las ruedas del mismo le aplastaron la cabeza; y gracias a la serenidad y competencia del chófer, pudo evitarse una verdadera catástrofe*”. Pel mateix diari, del 19 d’abril de 1923, sabem que “José Munté Zaragoza... ha solicitado autorización al Gobierno civil para establecer un Servicio público de automóviles, para viajeros, entre Montroig, Montbrió, Riudoms y Reus”.

A “La Cruz”, del 9 de maig de 1923, es reclamava un tram de carretera que unís la que anava de Mont-roig cap a Pratdip amb la que unia l’Hospitalet amb Móra. “Los alcaldes

de Reus, Montroig, Riudoms, Montbrió y Vandellós sollicitan... se verifiquen los estudios necesarios para la construcción de un ramal de carretera...”.

“El Sol”, de Madrid, del 27 de desembre de 1924, tornava a fer-se ressò d’un accident a la carretera de Mont-roig a Reus. “Un autobús de viajeros de Montroig volcó en el kilómetro 10... por habérsele roto el juego delantero de ruedas; resultaron con heridas graves tres viajeros, y ocho más con lesiones de menor importancia. Todos los heridos fueron trasladados a Montroig donde se les prestó asistencia facultativa”.



“La Cruz”, del 28 de gener de 1925, informa que Pere Rovira Bertrán, de Riudoms, ha demanat autorització per un servei de passatgers de Mont-roig a Montbrió, Riudoms y Tarragona. Finalment, “La Vanguardia” del 14 d’agost comenta que aquest servei ha estat adjudicat a Joan Dalmau. En el llibre “Guspires de la història de Mont-roig” de Francesc Rom Serra i Martí Rom (Associació de Veïns Muntanya Roja, 2010), a la pàg. 50, s’explica com uns anys abans s’establí un nou servei: “era d’en Rafael Dalmau, de Vilanova d’Escornalbou. El servei de tartanes sortia a dos quarts de nou de Reus per retornar-hi a les quatre de la tarda. Sembla que aquests horaris no eren de prou utilitat per a la gent del poble, però en canvi, sí que eren preuats pels corredors de comerç que veien al poble, doncs sortien de Reus al matí, i al vespre, ja tornaven a ser a casa seva. No els calia fer nit a Mont-

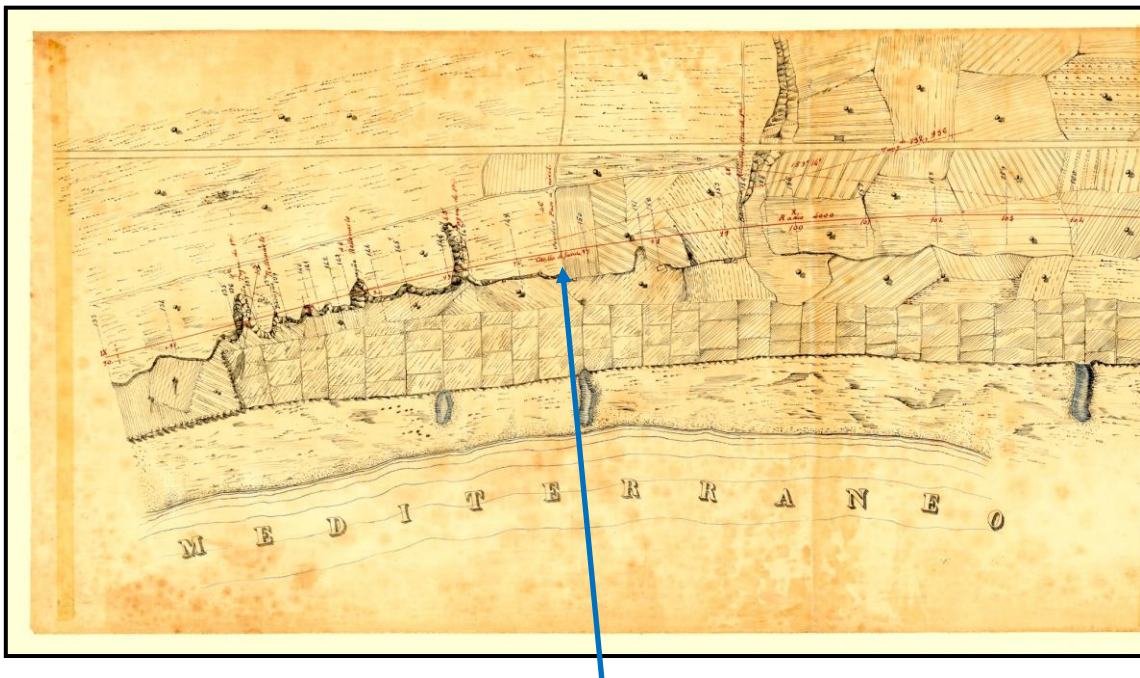
roig. Durant molts anys aquesta tartana la va dur el vell Miqueló. Uns anys més tard, el Joan Aragonès (dit Joan de la Marcona), va millorar el servei canviant les tartanes i cotxes a cavall per un “autoòmnibus”. Aquest, tenia una major cabuda i era més modern... Aleshores el Rafael Dalmau també va posar un “autoòmnibus”, però augmentant el nombre de viatges; sortia cada dues hores (durant el dia), tant per anar cap a Reus com per retornar a Mont-roig. Aquesta competència va durar poc temps, però com que el Rafael Dalmau, a més, tenia la concessió de la línia de Reus a Tarragona, va poder sobreviure més anys. El Joan de la Marcona va vendre’s la línia de Mont-roig a Reus a un fill del poble que vivia a Reus; aquest, feia companyia amb el Rafael (Dalmau) de Vilanova a la línia de Reus a Tarragona. Els cotxes eren immillorables i la gent estava molt contenta. Finalment... es quedà la línia de cotxes de Mont-roig a Tarragona passant per Cambrils i Vila-seca...”. En aquest llibre es parla d’en Rafael Dalmau i en aquell “La Vanguardia” es deia que era d’en Joan Dalmau. No sé si pot ser una errada o que eren germans. En qualsevol cas, Ferran Jové, en el seu llibre “Estudi onomàstic de la vila i terme de Mont-roig del Camp” (Ajuntament de Mont-roig, 1999), a la pàg. 85, quan descriu els diversos oficis que hi havia a Mont-roig el 1932, comenta que hi havia dues línies d’automòbils, la de Reus feia quatre viatges al dia i la de Tarragona tan sols dos. Diu que els seus responsables eren respectivament Joan Baptista Dalmau i Pere Oliva.

This is a detailed topographic map of a coastal region in Catalonia, Spain. The map features a grid system and shows various geographical features including towns, rivers, and the coastline. Key locations labeled include Vilanova de Escarbalhon, Montroig, Mas Rindons, and several smaller towns like Colldejou, Pratdip, and Mas Rindons. The Riu Cardener is shown flowing through the region. The map also depicts the Costa Brava coastline with numerous small settlements and landmarks. The map is oriented with North at the top.

7

había nada, pues si bien estaba provisto de algunos inyectables, no había jeringuilla alguna, pero todo hubiera sido inútil porque murió a los pocos minutos. En este paso a nivel no había ni guarda barrera ni vestigios de que ni en la actualidad ni de más antiguo hubiera habido cadena alguna. El jefe del tren, que se portó muy bien, tanto ayudando a asistir al moribundo como para dejar la vía libre, dio cuenta inmediata al juez municipal de Montroig y levantó acta, dejando dos empleados en la custodia de los cadáveres. Algunos pasajeros musitaron una oración por el alma de aquella desgraciada familia y hondamente impresionados subimos al tren que se puso en marcha por esa fatídica línea de la muerte. De momento, las víctimas no pudieron ser identificadas. De la catástrofe solo se salvó un pequeño perro, el cual ante la vista de los cadáveres de sus dueños lanzaba lúgubres aullidos negándose a apartarse del lado de los mutilados cuerpos, pocos momentos antes llenos de vida y muy ajenos a la tragedia de que habían de ser actores. La actitud de este fiel animalito impresionó hondamente a todos cuantos se hallaban en el lugar del suceso”.

El “Diario de Reus” del día 6 hi afegia: “fallecieron rápidamente los ocupantes del citado vehículo, lo propio que el animal que conducía el carro y quedando éste completamente destrozado. El citado carro era conducido por su propio dueño don. Francisco Tost, acompañado de su esposa doña Carmen Llaberia, y una niña suya, de cinco años de edad, que se dirigían a una de sus fincas. Los cadáveres de los infortunados vecinos fueron trasladados a Montroig, consternando de una manera enorme a toda la población, que hizo acto de presencia en el domicilio de las víctimas. El entierro de dichos vecinos tuvo lugar ayer tarde, que constituyó una verdadera manifestación de duelo, asistiendo todo el pueblo. De Reus se trasladaron a Montroig muchas amistades de la familia de las víctimas, para testimoniar, personalmente a la familia respectiva su pésame más sentido, al que unimos sinceramente el nuestro”.



“Casilla del Redín”

D’aquest terrible episodi en vaig sentir parlar molt, de xiquet, a la meua àvia materna Dolors Ferratjes Tost. El fet va passar a l’anomenada “Casilla del Redín”, un pas a nivell que estava després, anant cap a l’Hospitalet, d’aquell barranc del càmping Els

Prats. Hi surt citada en el text “Mont-roig: geografies, camins i viatgers (3). El Ferrocarril”. Curiosament Ferran Jové en el seu llibre “Estudi onomàstic de la vila i terme de Mont-roig del Camp”, a la pàg. 423, comenta que “el Redín era de l’Hospitalet i diuen es va suïcidar tirant-se al tren”. Dissortada coincidència.

Els pares que van morir eren Francisco Tost Boronat (dit “Quico Tost”) i Carme Llaberia Vendrell. A més de la noia morta, van tenir tres fills: Carme Tost Llaberia (que es casaria amb Josep Barrabeig), Antoni i Francisco.

Un d’aquests fills és Antoni Tost Llaberia (Mont-roig, 17-1-1915 – Balsareny, 27-7-1936), dit “Francesc Magí”, assassinat als inicis de la Guerra Civil i declarat beat. Mireu “**Ressò mont-roigenc**” núm. 103 (pàg. 20), núm. 104 (pàg. 20) i núm. 116 (pàg. 17). El primer i el tercer són del Vicenç Toda Gassó, “*Madró*”.

El seu germà, Francisco Tost Llaberia, fou del Requetè de Mont-roig i va passar la Guerra Civil amagat; en acabar la guerra es va dedicar al que es coneixia com “*estraperlo*”, el negoci de comerciar amb aliments (en el seu cas oli), en una Espanya que els racionava. Fou empresonat. Després marxà a França.

El pare de Francisco Tost Boronat (dit “Quico Tost”), el que va morir atropellat pel tren, era Francesc Tost Marco. És aquell mont-roigenc que “*hizo prodigios de abnegación y valor*” segons relatava el “Diario de Tarragona”, del 26 de novembre de 1907, vint anys abans, en la seva crònica del famós accident de tren de la riera de Riudecanyes (25 de novembre de 1907). Mireu el text “Mont-roig: geografies, camins i viatgers (5)”, del 26-04-2016. Una família relacionada, malauradament, amb el tren.

Resumint, la relació genealògica esmentada en aquest darrer text, la meva àvia materna, Dolors Ferratjes Tost, era neboda d’aquell “Quico Tost” i cosina germana del que seria beat. També estaven emparentats amb el beat (concretament eren cosines germanes del seu pare), la meva àvia paterna Teresa Tost Puñet (de cal Petrolí i casada a cal Panadero) i la seva germana Maria Tost Puñet (àvia del Vicenç Toda Gassó, de cal Madró).