

ressò mont-roigenc

MONT-ROIG: GEOGRAFIES, CAMINS I VIATGERS (i 8).

Martí Rom

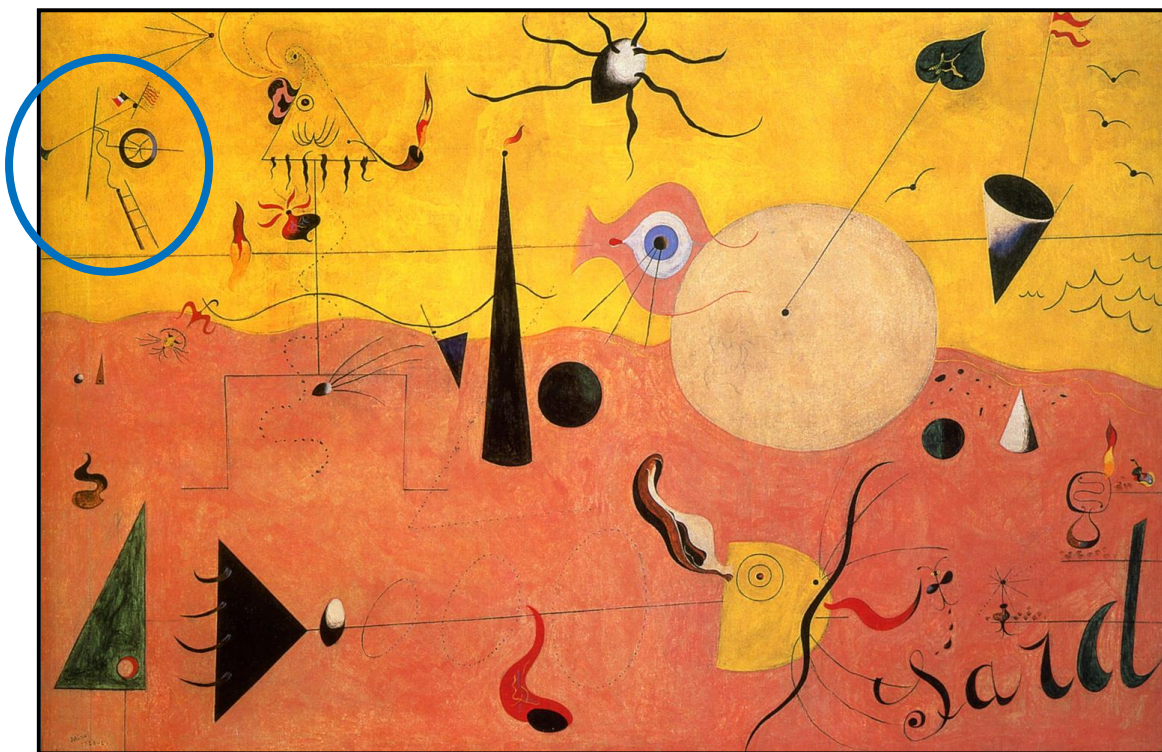
www.martirom.cat

11-07-2016

I, tot d'una, aterra a Mont-roig un avió. Fou un aterratge d'emergència. Podem llegir al "Diario de Tarragona", del 15 de juny de 1927: *"... En el punto conocido por Plana del Español, término municipal de Montroig aterrizó otro avión militar que procedente de Madrid se dirigía a Barcelona. Resultaron ilesos el capitán Ibáñez y el soldado mecánico. El aparato quedó estropeado, cuidando de su custodia una pareja de la benemérita"*. La "Plana del Español" és el nom que antigament es donà al terreny que fou vedat del Marquès de Marianao (la part interior de l'actual Miami). Vegeu el text "Mont-roig: geografies, camins i viatgers (6)", del 18-05-2016.

El mateix diari explicava que *"como nos anticipó ayer el teléfono, la escuadrilla que había salido del Aeródromo de Cuatro Vientos para convoyar al avión italiano del marqués de Pinedo durante su paso por territorio español, sufrió algunas averías. La Guardia civil del Parque Sama comunica que a las 16,30 de anteayer un aparato militar de aviación, procedente de Cuatro Vientos, cayó en el término de Botarell, destrozándose el aparato y resultando ilesos el capitán don Alfonso Esteban y el mecánico Jesús García. Iba acompañado de otro avión que aterrizó en la playa de Hospitalet..."*. Es gairebé còmic veure com dels avions espanyols que acompanyaven aquell del "marqués de Pinedo", tres cauen o han de fer aterratges d'emergència. Aquest "marqués de Pinedo" (Francesco de Pinedo, 1890-1933) era un famós aviador italià que tornava de fer la proesa d'un viatge amb un hidroavió des de Gènova a Amèrica del Sud i, des d'allí, a Amèrica del Nord i un altre cop a Europa. Havia arribat a Lisboa i seguint la costa arribava, amb una gran expectació, a Barcelona (13 de juny).

També la costa de Mont-roig la sobrevolaven els avions postals de la línia "Poste Aérienne France-Maroc" que anaven de Tolosa de Llenguadoc (França) a Rabat. Es va inaugurar l'1 de setembre de 1919. Feia escales a Barcelona, Alacant i Màlaga. Fou la primera línia regular que sobrevolava Espanya. A partir del 1926 aquest vol el faria Antoine de Saint-Exupéry, el famós autor del llibre "El petit Príncep". Els diaris parlaven d'aquesta gran gesta aeronàutica que, sovint, en van parlar els diaris. Trobem a "La Vanguardia", del 13 de març de 1919, que explica que *"pasaron por La Enveja, a bastante altura, dos aeroplanos en dirección a Levante. Se cree que se trata de esos gigantes del aire que hacen el trayecto... (a) Rabat"*. Tot i anar a considerable altura (per l'època) eren prou visibles. Per cert, el poble citat és Sant Jaume d'Enveja, de la comarca del Montsià. Molt probablement Joan Miró coneixia aquest vol, el deuria veure des del seu mas o la seva estimada platja de la Pixerotha. Aquí pinta el quadre "Paisatge català (El caçador)" (1923-1924). El pintor ens descriu els trets fonamentals del quadre: "El pagès,... (al) seu voltant, hi trobem els signes del paisatge: el garrofer, representat per l'esfera d'on surt la branca amb la fulla... El mar al fons, allà, un ull, el sol en forma d'ou amb els raigs... El pagès català s'ha convertit en un triangle amb orella, l'ull, la pipa, els pèls de la barba, la mà... A l'esquerra, l'avió Tolosa – Rabat, que volava pel



damunt nostre un cop a la setmana, representat en el quadre per la roda de l'hèlix, l'escala i dues banderes, la francesa i la catalana..." ("Carnets catalans" de Gaëtan Picon, Edicions Polígrafa, 1976, pàg. 65). Aquell avió postal Miró el representa a la part superior esquerra.

En el "Diario de Tarragona", del 4 de setembre de 1928, hi trobem l'aprovació tècnica per part d'Obres Públiques del projecte de carretera "*de la de Alcolea del Pinar a Tarragona en Falset a la de Castellón a Tarragona*". Aquesta aprovació feia esment als trossos 4t, 5è i 6è. Tal com s'explica, el tram de Colldejou al nucli del poble de Montroig deu ser el 5è i, d'aquest, a la carretera dita de València (N-340) el 6è tram. A continuació, passava a exposició pública en el Govern Civil.

En el "Diario de Reus", del 25 de maig de 1930, hi ha un article titulat "*¿Es carretera o barranc?*" i firmat per Mario, on es queixa del mal estat de les carreteres que fan cap a Reus. Comença citant la de Reus a Tarragona per, a continuació, centrar-se en la que va al Pratdip. Diu que no coneixia la zona i que va llogar un taxi per anar-hi, en una excursió dominical. Diu que anaven a uns 25 quilòmetres per hora i descriu com "*el vaivén, las bruscas sacudidas y el crujir de ballestas y carrocería menguaban... cada vez se hacía más penosa la marcha... Cruzamos Montroig a paso de tortuga... A la salida... una hilera de parterres (?) que no son otra cosa que montones de machaca esparcidos por allí, hace poco más de dos años, tiene la pretensión de "adornar" aquel lugar...*". Esparverat decideix, una mica després, donar mitja volta i tornar a Reus. "*Pero quiso la fatalidad, que sin duda nos perseguía; entre Montroig y Montbrió se rompiera una hoja de la ballesta trasera del coche... Juré no volver más por allí, mientras no vaya antes el digno ingeniero de Obras Públicas don José Serrano y ordene transformar aquel barranco en carretera...*".

El "Diario de Reus", del 10 de juliol de 1930, especificava els horaris del "*Servicio de Ómnibus*" de Mont-roig a Reus: 5.30, 7, 12 i 15.30. De Reus a Mont-roig, amb sortida a la plaça de Prim: 8.45, 13.18, 21.20.

El “Correo de Tortosa”, del 28 d’agost de 1930, explica que de les carreteres que properament se n’ha de subhastar la seva construcció hi ha aquell 5è tram de Colldejou a Mont-roig. Esmenta el pressupost de 311.389 pessetes i que el termini d’execució és de 14 mesos. A “La Vanguardia” del 10 d’octubre hi podem llegir un comentari firmat per Casadó, des de Colldejou: *“la construcción de los mencionados trozos (cuarto y quinto) nos sacará del letargo que desde tiempo inmemorial nos hallamos sumidos entre estas agrestes montañas, pues nos pondría en comunicación a otras populosas ciudades”*.

El diari “La Voz de la provincia”, de Tarragona, del 20 de desembre de 1930, comenta que el 6è tram d’aquella carretera s’adjudica a José Romero per 85.000 pessetes.

Anant gairebé dos anys enrere trobem a “La Vanguardia”, del 30 de novembre de 1928, una crònica des de Riudoms que explica: *“una comisión del vecino pueblo de Montroig visitó el pasado miércoles al alcalde don Enrique Cardona para exponerle el nuevo proyecto de ferrocarril, que partiendo de la nueva estación que se construirá cerca del barranco de Rifá, término de Montroig, de la línea del Norte, seguiría el trayecto de Montbrió, Riudoms, Reus”*. Ara que es farà una estació de tren al terme municipal de Mont-roig, les forces vives del poble es mobilitzen per mirar de tirar endavant aquell vell projecte d’unir les dues línies de tren, la de València i la de Reus a Madrid, ja sigui connectant Reus amb l’Hospitalet, segons la “Gaceta de los caminos de Hierro de España y Portugal” (1884). O bé fer aquell “ferrocarril secundari” de Reus a Mont-roig (“La Vanguardia”, 25-12-1905), que revifarà la “Mancomunitat de Catalunya” amb la proposta de “El Ferrocarril de Reus a Mont-roig, per Riudoms i Montbrió” (1919).



A “La Correspondencia de Valencia”, del 29 de novembre de 1929, hi trobem la notícia “Nuevos apeaderos” que diu: *“Con motivo de la apertura de los nuevos apeaderos de Vandellós y Montroig, situados, respectivamente, en los kilómetros 236/322 y 251/123 de la línea de Valencia a Tarragona, entre las estaciones de Ametlla de Mar y Hospitalet-Vandellós, el primero, y Hospitalet-Vandellós y Cambrils, el segundo, a partir*

de hoy se modifica en los trayectos que se indica la marcha de los trenes”. En aquest mateix diari, del 8 de gener de 1930, s’explica que s’havia produït un descarrilament d’un tren: *“sobre las cinco de la madrugada, en el apeadero de Montroig... descarrilaron a la entrada de agujas tres vagones de un tren de mercancías... Ello dio lugar a que el tren correo que anoche salió de Valencia a las 9.40, quedara detenido en Hospitalet durante una hora y 23 minutos, y en Cambrils el tren mixto una hora. De Tarragona salió un tren de socorro. No hubo que lamentar desgracias personales”*.

La “Gaceta de los caminos de hierro”, del 19 de febrer de 1930, esmenta la circular del 9 de gener de la companyia “del Norte” on comenta que el “*apartadero de Mont-roig...*

quedarà ampliado al servicio público de viajeros, equipajes, perros y mercancías en grande y pequeña velocidad, en expediciones cuyo peso no exceda de 60 kilogramos, con procedencia o destino de las estaciones comprendidas entre Valencia y Tarragona y Tarragona y Lérida...”.



Aquest és el que coneixíem com l'*apeedero*. Aquell mateix que esmenta Joan Miró en una carta a Sebastià Gasch, del 31 d'agost de 1930: "Ara han posat estació a Mont-roig mateix, recentment... Vet aquí doncs el nou horari... Arribades a Montroig: 9,09 – 12,54 – 21, 37. Sortides de Mont-roig: 8,49 – 15,50 – 19,30. Com que aquests trens fa poc que van, ignoro les hores d'arribada i de sortida de Barcelona...". Als amics de Miró de Barcelona ara ja els resultava

més fàcil visitar-lo al seu mas. En aquell "*apeedero*" de Mont-roig els esperaria la tartana del Mas Miró conduïda pel masover Pere Calaf i Jofre. Allí també hi aniria, anys més tard, el Francesc Solé Sedó (dit "*Romàtic*") a recollir o baixar els mont-roigencs o visitants que venien en tren al poble. Aquell "*apeedero*" era l'única modernitat que teníem a prop els xiquets dels Prats en aquells primers anys seixanta, quan encara no hi havia forasters de terres llunyanes.

Aquell edifici del "*apeedero*" de Mont-roig era una construcció estàndard, per Internet s'hi poden trobar un grapat d'edificacions iguals. Com per exemple, les estacions de Camp-redó (també té el mateix dipòsit d'aigua), entre Tortosa i l'Aldea; La Granadella-Camarles; la de Mianes (de l'antic ramal entre l'Aldea i Freginals) que era la primera estació després de Tortosa i abans de Santa Bàrbara; la de Freginals; la d'Alcossebre...

El 1930 torna a parlar-se d'aquell vell projecte de ferrocarril d'Ariza a Tarragona del 1899 que, amb diferents versions, havia perseverat fins al 4 d'agost de 1922 quan es va aprovar una llei per fer-lo efectiu. Mireu el text "Mont-roig: geografies, camins i viatgers (5)" del 26-04-2016 i "Mont-roig: geografies, camins i viatgers (7)" del 13-06-2016. El diari "El Imparcial", de Madrid, de l'11 de maig de 1930, explica que el tema s'estava analitzant en el Consell de Ministres. La revista "Tivissa" del 20 de maig, en un article titulat "El ferrocarril que passarà per Tivissa" feia una llarga exposició sobre aquesta proposta tan desitjada: "*aquest vell projecte fou desempolsat i ressuscitat en les penúltimes Corts pel llavors diputat per Gandesa, Cavaller Goyeneche, i que li va servir de programa electoral en una campanya frustrada de reelecció. La derrota d'en Cavaller i el triomf del seu contrincant, senyor Maristany, la personalitat del qual és difícil deslligar-la de la Companyia de M. S. A., i l'adveniment de la Dictadura, va coincidir amb la postergació de la construcció de la secció Alcanyíç - Gandesa – Tivissa - Montroig - Tarragona per donar preferència al ramal Alcanyíç-Tortosa, els treballs del qual estan actualment molt avençats. Encara més, la Secció que ens afecta fou desnaturalitzada amb un ramal incomprensible de Gandesa-Garcia... Les entitats reunides i presidides per l'alcalde de Tarragona, acordaren elevar una memòria al*

Govern i que més tard signaren i remeteren, on es resumissin els antecedents d'aquest projecte per derivar-ne la legitimitat de la demanda d'execució... Una vegada construït el ferrocarril Ariza – Daroca - Alcanyis - Gandesa - Mora d'Ebre – Tivissa - Monroig - Reus - Tarragona, s'escursaria SIS HORES el trajecte de Madrid a Catalunya”.

El diari “Tarragona federal”, del 30 de juliol de 1931, parlava que *“ahir a la matinada van xocar al baixador de Montroig un mercaderies i en tren procedent de València. Van descarrilar diferents unitats... no es va produir cap desgracia personal...”*. “La Vanguardia”, del 27 de febrer de 1934, també comentava el xoc de dos trens de mercaderies al quilòmetre 250. Deuria ser un quilòmetre abans d'arribar al baixador de Mont-roig venint des de l'Hospitalet. Com veiem, des de la inauguració del baixador de Mont-roig el 29 de novembre de 1929, trobem esmentats tres descarrilaments al seu voltant.

Amb el baixador funcionant calia, més que mai, una carretera que baixés del poble fins la nacional N-340. Com veiem, en aquells plànols del 1919 i 1926, l'única manera per anar-hi eren aquells camins de Les Pobles (que anava a sortir cap a l'Hostal del Gassó) o del Bondia (que ho feia quasi un quilòmetre a ponent del barranc de Rifà).

La construcció d'aquella carretera que baixava de Falset cap a Mont-roig, acabant a la nacional de València, tindria diversos problemes; el principal, les vagues que s'hi van produir. El diari “El Pueblo” de Tortosa, del 24 de juliol de 1931, publicava una carta de l'alcalde de Colldejou dirigida al governador civil de la província, que amb el títol *“Manejos reaccionarios”* deia: *“Con motivo de los conflictos planteados en la carretera en construcción... llamé a los trabajadores el día 12 del actual, puse todo mi celo en solucionarlo y... se reintegraron al trabajo, volviendo a la normalidad. El día 19 se presentó la pareja de la Guardia civil de Montroig, dirigida por el cabo, el cual me dijo que de este pueblo le habían dicho que yo, en vez de solucionar conflictos, avivaba el fuego, diciéndome también el cabo que no cumplía con mis deberes de Alcalde. Hoy, día 20, los trabajadores han presentado bases al empresario de dicha carretera, el cual ni siquiera se ha dignado leerlas, tirándolas al suelo. Consecuencias: que hay unos 65 hombres parados...”*. A continuació demana la destitució del comandament de la Guardia civil de Mont-roig perquè ha estat *“calumniado en injuriado”* i *“son ellos quienes han de acatar sus órdenes (de l'alcalde) y no al revés”*. Acaba: *“Por la libertad, por la República, ¡justicia contra quienes son un peligro para la buena marcha de la Revolución! ¡Viva la libertad y abajo los tiranos y felones!”*. En un altre moment de la carta, esmenta que l'empresari és el “señor Romero”. Recordarem que tres mesos abans, el 14 d'abril, s'havia proclamat la Segona República.

“La Veu de Tarragona”, del 6 de juny, explicava la causa del conflicte laboral. L'empresari volia baixar el sou de vuit hores (de 5,50 a 5 pessetes), o bé pagar com abans i treballar una hora més. El 8 de juny el “Diari de Tarragona” deia que uns 35 treballadors havien acceptat el nou sou i que semblava que el problema es solucionaria.

El diari “Foment” de Reus, del 28 de maig de 1932, informava que la Generalitat havia determinat *“la necessitat d'ocupació de terrenys en el terme municipal de Montroig per a la construcció dels trossos cinquè i sisè”* de la carretera que baixant de Colldejou anava fins la de València. Pel que sabem, la dita *carretera de la Mar* s'acabaria el 1933. Joan Miró en una carta al seu amic Enric C. Ricart (27 d'agost de 1933), des de Mont-

roig, li diu: “Tu que tens cotxe pots fer-ho fàcilment majorment ara que tenim carretera fins a casa mateix...”.

El “Diari de Tarragona”, del 4 de juliol de 1933, comentava l’adjudicació a “Francesc Romero i Vázquez, veí de Mont-roig”, de les obres de construcció d’una carretera a Vinaròs.

Tot i que anteriorment hem vist que “La Voz de la provincia”, del 20 de desembre de 1930, deia que el 6è tram d’aquella carretera de Falset a la de València s’adjudica a José Romero, en els altres articles que he pogut trobar s’hi cita Francesc Romero Vázquez. Per exemple, a “La Cruz”, del 30 de juliol de 1935, diu: *“Han sido adjudicadas definitivamente la ejecución de las obras de construcción... a don Francisco Romero Vázquez, vecino de Montroig (Tarragona), las obras de variación de trazado de Coll de Balaguer en los kilómetros 172 al 175 de la carreta de Castellón a Tarragona...”*.

A “Ressò mont-roigenc” núm. 63 (1997), a la pàg. 18, Miquel Anguera “Beatet” escrivia: *“El Sr. Francisco Romero vingué a Mont-roig per construir la carretera a Colldejou i la de la mar... Va comprar una finca a la família Cuadrat l’any 1930, que després seria venuda a la família de M. Bargalló del nostre poble...”*. És aquell “xalet” del plànol del terme de Mont-roig del 1919 que esmentàvem en el text “Mont-roig: geografies, camins i viatgers (6)”, del 18-05-2016. Després, el Miquel Anguera explica que fou l’impulsor de la Cooperativa Elèctrica de Mont-roig, la “Camps-Romero”.

Francisco Romero Vázquez fou un dels set assassinats per la CNT / FAI aquell 13 d’agost de 1936, en aquells inicis de la Guerra Civil, després de l’aixecament del general Franco contra la legalitat republicana.

Al “Diari de Tarragona”, del 22 d’abril de 1934, hi trobem el primer atropellament enregistrat. El camió T-3019 va atropellar el nen Albert Alsina *“passant-li la roda davantera per les cames i produint-li ferides de pronòstic reservat”*. Diu que fou al carrer de Galán i García Hernández. És l’actual carrer de Riba i Mestre. Aquest carrer anteriorment també es va dir “Unió” i més enrere encara: “Major”. Fermín Galán y Angel García Hernández eren els famosos capitans que es van aixecar a Jaca (Huesca) el 12 de desembre de 1930 proclamant la República. Varen ser afusellats.

A “La Cruz”, de l’11 de juliol de 1936, hi podem llegir un altre atropellament, en aquest cas, el de Magdalena Aragonès González *“causándole tan graves heridas que falleció instantáneamente”*.

Tornant al tema del baixador de Mont-roig, vull esmentar el comentari que fa Ferran Jové Hortonedà en el seu llibre “Estudi onomàstic de la vila i terme de Mont-roig del Camp” (1999), a la pàg. 84 quan, citant les informacions del *“Anuario de Cataluña 1932. Cataluña industrial y Comercial”* (Talleres Gráficos, Barcelona) es sorprèn quan troba que en l’enquesta sobre quina era l’estació de ferrocarril que els mont-roigencs tenien més a prop diguessin que era la de Riudecanyes, quan des del 1929-1930 hi havia aquell *“apeadero”* als Prats. Cal esmentar que la carretera *de la Mar* no es va acabar fins al 1933.

També cal tenir en compte que tot i que el baixador de Mont-roig estava habilitat per a mercaderies, tan sols ho feia fins a 60 quilos. Era el que deia aquella circular del 9 de

gener de la companyia “del Norte” citada per la “Gaceta de los caminos de hierro” del 19 de febrer de 1930.

Amb la creació de la RENFE (Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles) per una llei del 24 de gener de 1941, s'unificaven totes les companyies ferroviàries d'ample ibèric (1,67 m.): la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (dita del “Norte”), la Compañía del Ferrocarril de Madrid a Zaragoza y Alicante (dita “MZA”) y la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste (dita del “Oeste”).



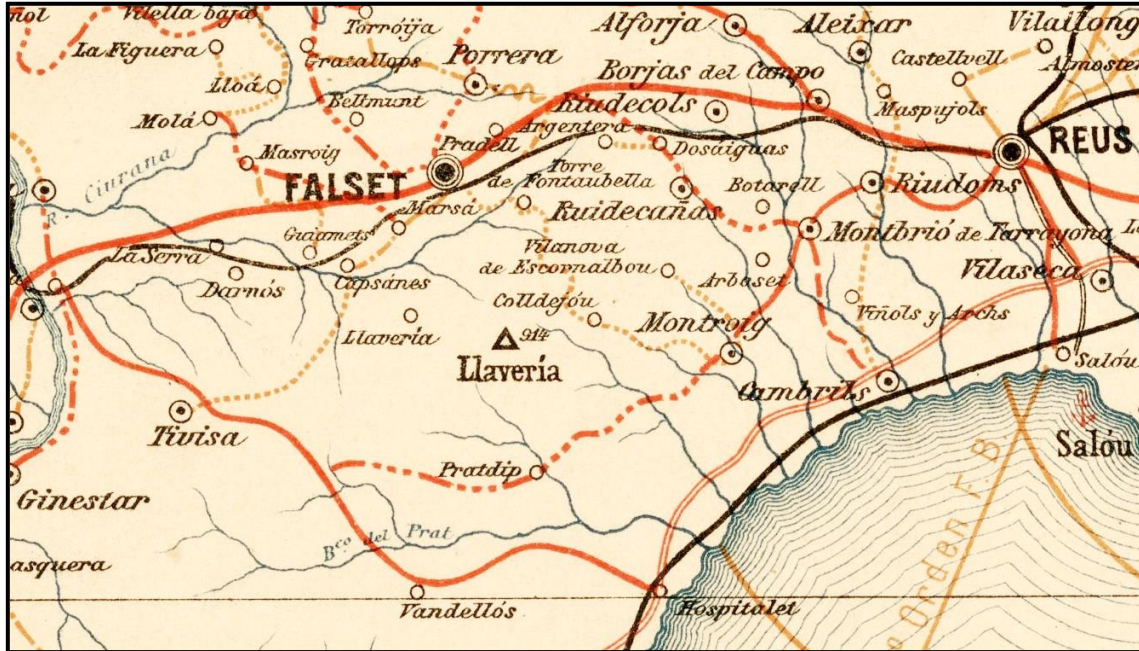
Pel que sembla, RENFE va proposar a l'Ajuntament de Mont-roig ampliar aquell “apeadero” a la càrrega i descàrrega de grans mercaderies. Fins aleshores els pagesos de Mont-roig anaven a l'estació de Riudecanyes que sí que estava preparada per a càrrega i descàrrega. Joan Ivern Figuerola escriu en l'opuscle “L'Església nova: 50 anys d'història viva”, a la pàg. 12, sobre el ciment necessari per a la seva construcció (1942): “arribava a

l'estació de Riudecanyes i des d'allà es transportava amb carros que desinteressadament portaven veïns de Mont-roig fins a peu d'obra...”.

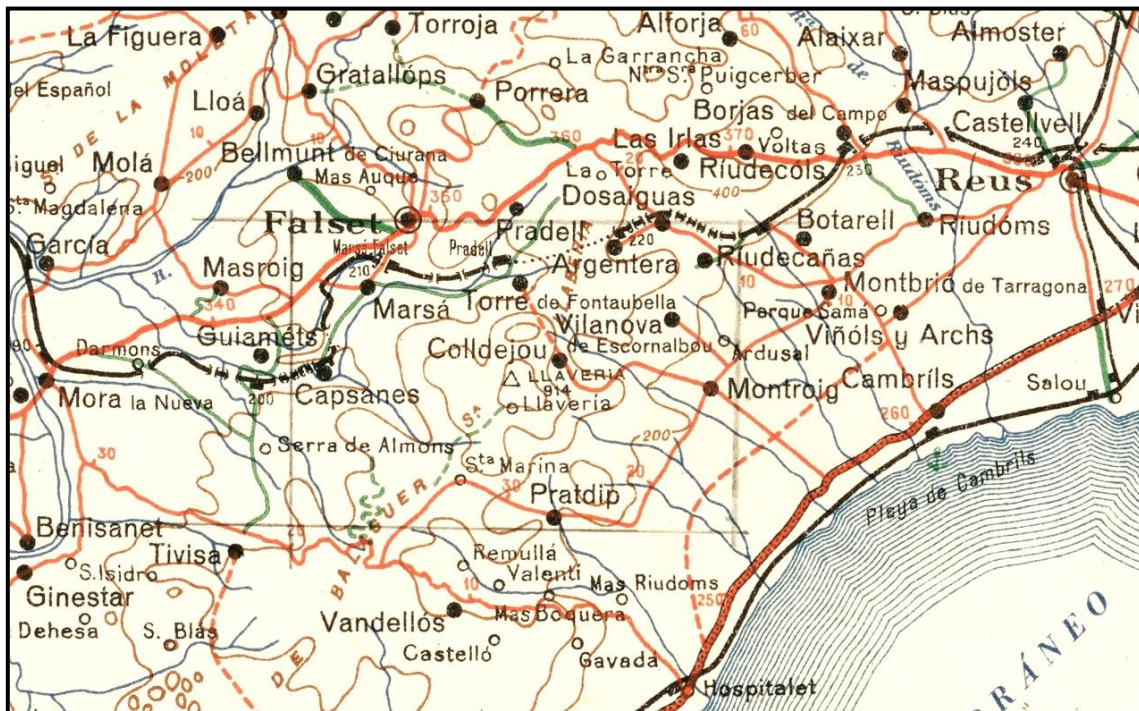
A l'acta de Ajuntament del 22 de maig de 1942, s'esmenta que s'ha fet una instància demanant al Ministro de la Gobernación autorització per a un nou arbitri sobre les mercaderies que es puguin facturar en endavant a l'estació de Mont-roig per recuperar les 128.200 ptes. que s'hauran de bestreure per fer un moll de càrrega i descàrrega. Uns mesos després, en una carta del 17 d'octubre de 1942 del secretari de l'Ajuntament de Mont-roig, Teodor Domingo Subias, al Governador Civil de Tarragona, Juan Selva Margelina, s'hi diu que *“enterada esta Alcaldia de las gestiones realizadas en la capital por V.E. al objeto de que se autorizara a este Municipio la creación de un impuesto en la carga i descarga de mercancías al convertir el Apeadero de Mont-roig en Estación, proyecto de importancia máxima para la agricultura de este término Municipal... Esta Alcaldia reconoce el interés y celo que toma V.E.... por lo cual nuestra conducta debe ser de obediencia ciega hacia nuestra Autoridad... Le saluda brazo en alto...”*. Però finalment aquella inversió no es va fer. Alguns vells de Mont-roig m'explicaven que l'Ajuntament no tenia prou diners per finançar alhora aquesta millora del moll de càrrega i d'altres actuacions, com la construcció de l'església nova. També a l'acta de Ajuntament del 15 de novembre de 1944, s'esmenta un escrit adreçat al Governador Civil en el que es parla de la dificultat d'aportar diners per a la construcció del nou edifici *“para Cuartel y viviendas de la Guardia Civil... por contribuir con la subvención de 24.000 ptes. anuales a la contribución de la nueva Iglesia Parroquial...”*.

Tenim el mapa del 1930 (de la província de Tarragona) de la delegació d'Obras Públicas fet pel topògraf José Méndez i el del 1935. En el primer, veiem que encara

estaven a mig fer les carreteres de Pratdip, Colldejou i Vilanova d'Escornalbou. En el segon, les trobem ja acabades, a l'igual que la carretera de la mar, de Mont-roig a la N-340. En aquest, veiem el projecte d'una carretera que, sortint prop del Parc de Samà, anava paral·lela a la N-340 fins al barranc de la Pauma Negra per després girar baixant fins a prop de l'Hospitalet.

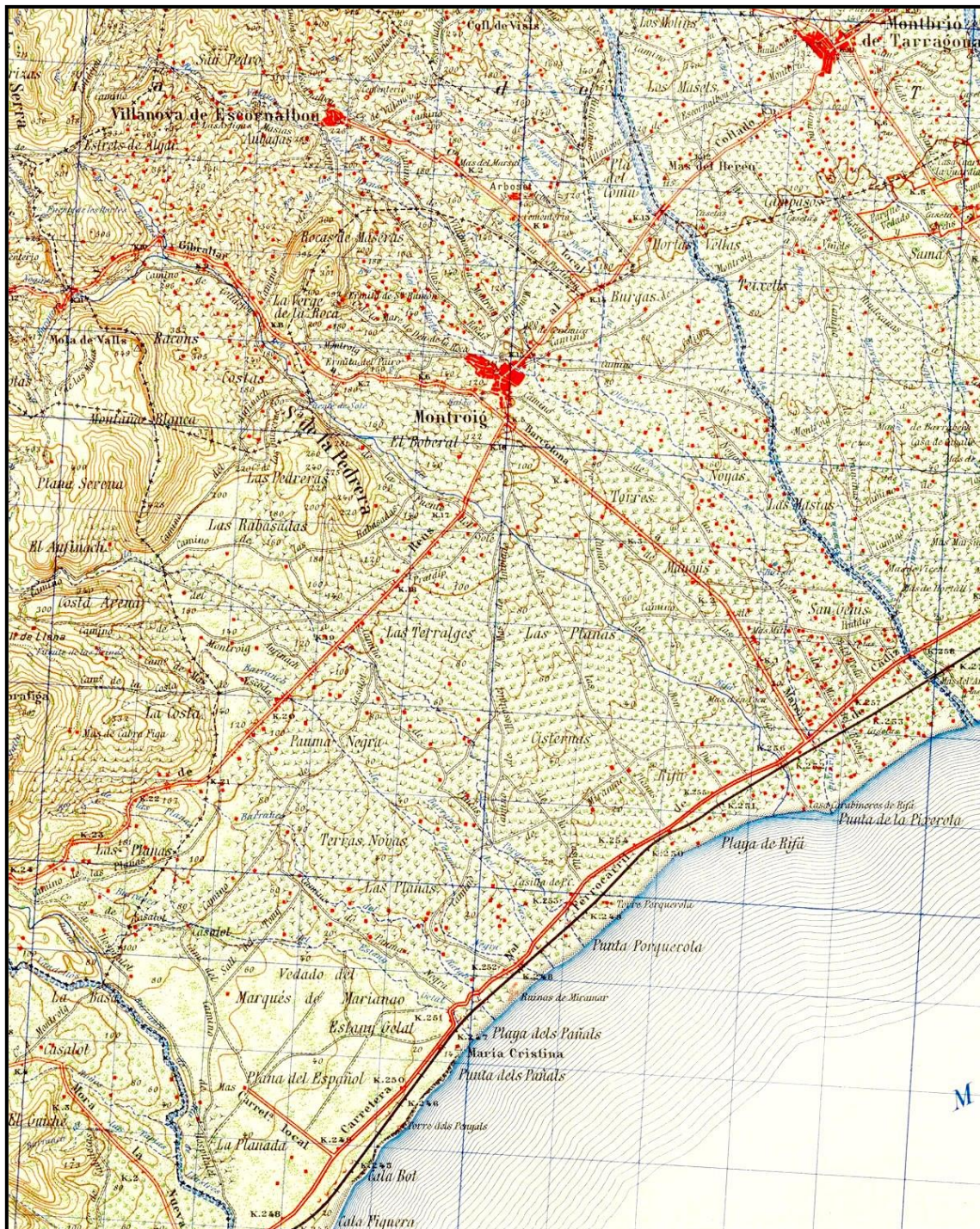


1930



1935

Finalment, incorporo el mapa del 1951 fet per la Direcció General del Institut Geogràfic y Catastral, amb actualitzacions del Servicio Geogràfic del Ejército, on s'hi veuen amb detalls els camins que hi havia. Podem comprovar que són els mateixos que veiem en aquell “Mapa planimètric de Mont-roig” del 1919 del Servei Geogràfic de la Mancomunitat de Catalunya, que vaig publicar al text “Mont-roig: geografies, camins i viatgers (6)”, del 18-05-2016. Corrobora aquella idea que el context geogràfic del Mont-roig que alguns encara vam conèixer fins a finals dels anys cinquanta (i els primers de la següent dècada) era pràcticament igual al de principis del segle XX.



1951

A “la Vanguardia”, del 2 de març de 1950, hi tenim un altre xoc de trens. Una notícia datada el dia 1, des de Tortosa, diu: *“Choque de trenes en la estación de Montroig, resultando un muerto y dos heridos. El tren de mercancías 7.733 chocó con el número 7.702, que estaba parado en la estación de Montroig. A consecuencia de la violencia del choque, resultaron, muerto el conductor del primer tren, Vicente Sanmiguel, y con heridas el maquinista y un guardafreno, éste de suma gravedad. El coche-furgón quedó completamente destrozado”*. Molts recordarem que el baixador de Mont-roig servia (i encara ara) per fer aturades de trens per donar prioritat a algun altre, doncs aquest tram és de via única i cal regular els que vénen de Tarragona i els que ho fan del sud.

Continuant amb aquesta crònica de successos al voltant del tren, arribem a l'accident de la filla de Joan Miró. “La Vanguardia” del 2 de gener de 1966, explicava: *“Turismo arrollado por el tren. Un tren automotor arrolló, a la altura de Montroig, a un turismo que fue arrastrado a considerable distancia. El vehículo quedó totalmente destrozado, pero providencialmente su conductora, Dolores Miró Juncosa, resultó ilesa”*. El 31 de desembre de 1966 la Maria Dolors és envestida per un tren que venia de Cambrils en el pas a nivell que hi ha abans del baixador de Mont-roig, on ara s'accedeix al càmping *Playa y Fiesta*. Anava a tornar la seva sogra, la Maria Roigé (dita “Maria “Cutí”) a la casa que tenien a la partida dels Prats, a tocar del mar. El fort pendent del camí, venint des de la carretera (la Nacional 340) per accedir a la via, féu que no veiés el tren i que el cotxe anés a parar contra un oliver un centenar de metres més enllà, cap al baixador de tren de Mont-roig. Curiosament Miró havia pintat aquest mateix indret el 1915 (“La cabana del guarda-vies”). Feia pocs dies, el 22 de desembre, que la Maria Dolors Miró s'havia casat, en segones núpcies, amb Teodoro Punyet Roigé, de Mont-roig (de “cal Teodoro”).



Mentre que la Maria “Cutí”, miraculosament, tan sols va rebre una munió de cops, la Maria Dolors Miró va arribar a la clínica Monegal de Tarragona molt malament. Semblava que no quedava més remei que amputar-li la cama. Per sort, el doctor Rafael Orozco Delclós (1938-2005), en veure que era una persona jove (tenia 35 anys), va intentar fer tot el possible per salvar-li la cama. Aquest fou l'origen, en agraïment, de la donació per part de Joan Miró

del que seria el seu primer tapís, el famós “Tapís de Tarragona” (1970). Es va fer, amb la col·laboració de Josep Royo, a la “Casa Aymat” de Sant Cugat del Vallès. Ara es troba al Museu d'Art Modern de Tarragona, al carrer de Santa Anna núm. 8.

Al diari “Mediterráneo” de Castelló, del 15 d'agost de 1973, s'hi comenta que s'acabava d'inaugurar l'electrificació dels 82 quilòmetres de la línia de tren de Tortosa a Tarragona. També afegeix que s'havien fet tres subestacions elèctriques, a Amposta, l'Ametlla i Mont-roig. L'electrificació fins a València deia que estaria operativa el següent octubre. *“Entre las estaciones de Ampolla y Montroig, aproximadamente una*

distancia de 35 kilómetros, se han reducido los vanos que separarán los postes y se ha instalado una catenaria más pequeña para contrarrestar la acción del fuerte viento que reina en esa zona”.

El juliol de 1972 van començar les expropiacions per a la construcció de l'autopista Tarragona - València, en el tram Salou - Amposta. El gener de 1973 AUMAR, la concessionària d'aleshores, va començar a fixar el preu d'expropiació, que fou molt baix. “La Vanguardia”, del 21 de juliol, explicava: *“Ayer, a las 10.30 horas, en el salón de actos de la Organización Sindical (de Tarragona) se reunieron unos cien representantes de los propietarios agrícolas afectados por las expropiaciones efectuadas como consecuencia de la construcción de los tramos de autopista Vendrell - Tarragona, Salou - Amposta y Vendrell – Lérida... El Jurado Provincial de Expropiación, para las tierras de secano de Vandellós, ha fijado el precio de 180.000 a 210.000 pesetas por hectárea; para las de secano de Montroig, alrededor de las 350.000 pesetas por hectárea; para las de secano de Cambrils, alrededor del medio millón de pesetas por hectárea; y para las tierras de regadío de la misma localidad, de un millón a un millón y medio de pesetas por hectárea. Sin embargo, los agricultores de Vandellós y Montroig pedían unas 750.000 pesetas por hectárea, que es aproximadamente la cantidad que abonó HIFRENSA por las tierras donde se halla instalada la central nuclear, hace ya de ello varios años... Varios de los agricultores presentes expusieron su opinión respecto al problema... La tónica general ha sido de marcada indignación por la actitud adoptada por las concesionarias de los tramos de autopista que se han construido o se construyen en la provincia... Alegan también que al reducirse, como consecuencia de la expropiación, la superficie de la explotación agrícola, disminuye sustancialmente la rentabilidad del resto de la finca, encareciendo los costos, incrementando las amortizaciones de los útiles de trabajo, especialmente cuando la finca queda dividida al producirse serios obstáculos en sus accesos...”.*

Finalment, l'autopista es va inaugurar el 8 d'octubre de 1974. Va ser el tros del Vendrell a Amposta, que permetia que es pogués anar per autopista des de La Jonquera fins Amposta. “La Vanguardia”, del mateix dia 8 d'octubre deia que *“los precios ofrecidos por la beneficiaría en vía de mutuo acuerdo... en Montroig ofrece 90.520 ptas./ha. para las tierras de olivos y algarrobos y 500.000, las de regadío... El asunto, como no hubo mutuo acuerdo, pasó al Jurado Provincial de Expropiación, que fijó los siguientes precios... Montroig, 350.000 ptas...”.*

CLOENDA

Vuit mesos enrere vaig començar aquesta sèrie de vuit capítols dedicada a les “Geografies, camins i viatgers” de (o en relació amb) Mont-roig. Era el 28 de desembre de 2015. Deia: *“un encara se'n recorda com la carretera de la mar, l'actual T-323, fins al llinar del 1960, era de terra, marcada amb les roderes dels carros...”.* La meua recerca intentava definir l'espai físic del Mont-roig antic, quins camins hi havia... He pogut consultar els mapes que hi ha als “Fons històrics – Cartoteca” / “Mapes i fotos antics en línia”, que es pot consultar al web de l'Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya. El primer que he trobat és de 1608. L'últim que reproduïxo, en aquest mateix capítol, és del 1951. Una altra font rellevant d'informacions han estat els llibres d'aquells viatgers, des del segle XVIII, que descriuen el pas, el trajecte, per aquestes terres nostres. El primer que he trobat fou aquell *“Viaje de España, en que se da noticia de las cosas más apreciables, y dignes de saberse, que hay en ella”* (1788) d'Antonio

Ponz, on comentava que *“desde Tortosa hasta Cambrils sería un verdadero desierto de quince horas, si no fuera por el corto lugar del Perelló, que está intermedio, donde pasé una mala noche... Desde el Hospitalet hasta Cambrils hay tres horas de camino: a las dos se ve un fuerte antiguo abandonado en la orilla del mar (és Miramar), y luego empieza un territorio bien cultivado de árboles...”*.

He tingut especial cura de l'aventura del ferrocarril, aquell “mal art per la terra”, que deia un avantpassat meu. Em vaig emocionar quan vaig trobar aquella notícia del “Diario de Tarragona”, del 8 de juliol de 1864: *“... el Sr. Gobernador de la provincia y los Sres. empleados en fomento han sido invitados por la empresa constructora del ferrocarril de Valencia á Tarragona, para recorrer en un tren la sección desde Tarragona al Hospitalet...”*. La línia del ferrocarril de València a Tarragona es va inaugurar el diumenge 12 de març de 1865. També quan vaig localitzar aquells plànols de la construcció de la línia fèrria en el terme de Mont-roig (veure el capítol 3). I a partir del 29 de novembre de 1929, amb la inauguració del baixador de Mont-roig, aquell “apeadero”. Finalment, aquella modernitat que era el ferrocarril tenia parada al nostre poble.

Ha estat un llarg recorregut pels camins, el ferrocarril i la geografia de Mont-roig viscut intensament.