

# ressò mont-roigenc

MONT-ROIG AL MUSEU DEL FERROCARRIL DE MÓRA LA NOVA

Martí Rom

[www.martirom.cat](http://www.martirom.cat)

09-01-2025

Estàvem fent una visita al Museu del Ferrocarril de Móra la Nova quan el guia ens explica que aquells tubs llargs que hi havia al terra eren una petita joia recuperada del baixador del tren de Mont-roig. Ep! Eren els conductes d'unes "aiguades".

Una estona abans ens havia dit que l'estació de Móra la Nova, inaugurada el 8 d'abril de 1891, fou molt important per a la nova línia de ferrocarril que enllaçava Barcelona amb Madrid, la "línia dels directes", doncs reduïa la distància en 34 quilòmetres i era més planera (podia córrer més) que la que anava també de Barcelona a Madrid però passant per Saragossa.



En aquell temps les màquines eren de vapor i calia proveir-se d'aigua com a màxim cada 150 quilòmetres. Móra la Nova estava a uns 130 de Barcelona i, així doncs, era l'indret apropiat per fer-ho. Estava a mig camí de Saragossa, on tornaria a necessitar aigua.

Igualment passava amb el baixador de Mont-roig, que estava a una distància semblant a la línia dels trens que anaven a Tortosa o més avall. Encara existeix el gran dipòsit aeri d'aigua al costat de les vies. A més, resultava que Mont-roig era un terme amb una gran quantitat d'aigua subterrània.

Quan era xiquet i explicava a algun company de classe (de Barcelona) que l'estiu el passaria a Mont-roig, em preguntaven on era. "Més enllà de Tarragona", contestava i continuava: "Has anat en tren algun cop cap a València?", "Doncs en aquella estació que, poc després de Tarragona, el tren s'atura una bona estona per proveir-se d'aigua".

Aquells quinze o vint minuts que durava l'operació se'ls estalviaven a Móra la Nova, doncs hi havia una altra màquina ja carregada amb aigua. A la línia de Madrid hi passaven molts més trens i calia agilitzar l'operació. Sols calia canviar de màquina.

Doncs, aquells llargs tubs de les aiguades<sup>1</sup> de Mont-roig ara estan a Móra la Nova. Va comentar que un d'ells estava en tan bon estat de conservació que ja l'han instal·lat a Móra com exemple d'aquells temps antics. Aquelles dues que estan al terra, quan puguin les restauraran.



Val la pena visitar aquest museu. Et fan cinc cèntims de com funcionaven els trens, dels artificis que calia fer pels canvis d'agulla que permetien creuar-se dos trens a l'estació, en aquells trajectes de via única. Això també passava a Mont-roig. Recordo com el “sevillano”, aquell llarg tren de color verd, que venia de les terres del sud d'Espanya, ple d'immigrants cap a Barcelona, el feien aturar a la segona via per deixar passar el tren que baixava de Barcelona. L'estona era la necessària perquè aquest pogués venir des de Cambrils. Entre una cosa i una altra, podien ser uns quinze minuts. Aleshores, alguns viatgers del “sevillano” aprofitaven per baixar a estirar les cames i, si era a finals d'agost o inicis de setembre, per apropar-se al terreny del costat a *espigolar* abans d'hora algun “guitoll”<sup>2</sup> de raïm dels ceps a la vora del tren. Per cert, aquest terreny era de casa nostra.



<sup>1</sup> Del “Diccionari de la llengua catalana de l'Institut d'Estudis Catalans”: “Aiguada” és la “provisió d'aigua que porta el tender per a alimentar la caldera de les locomotors de vapor”. El “tender”: el “vagó enganxat a la locomotora que porta el combustible i l'aigua per a alimentar-la”.

<sup>2</sup> “gotim”

Els xiquets dels Prats, a tocar del baixador, sabíem l'hora en què passaven els trens i algun cop ens apropàvem per veure'ls passar. El cap de l'estació, aquell molt correcte i afable senyor Ramon, fou la primera autoritat que vaig conèixer. Passats els anys me'n vaig adonar que la majoria no eren com ell. Eren autoritaris.



Tornant al Museu del Ferrocarril, hi ha màquines i vagons de moltes èpoques. Vàrem pujar en un d'aquells que tenen un llarg passadís en un costat que permet circular entre els diversos departaments. Vaig recordar pel·lícules i pel·lícules. Uns policies el recorren mirant, i potser demanant la documentació, als passatgers. Potser un d'aquests es tapa la cara amb un diari o fingeix llegir un llibre. O potser els veu venir i surt un moment abans per dirigir-se a un extrem del vagó i tancar-se al lavabo. O els policies ja l'han detectat, sigui un lladregot o un agent secret d'un país estranger, i l'empaiten per aquell passadís colpejant, de tant en tant, algun altre passatger que en sortir del departament a veure què passava o algun altre que està mirant el paisatge per la finestra. Sí, això succeeix en un grapat de pel·lícules d'Alfred Hitchcock. La publicitat ens el presentava com el "mag del suspens". Era únic. Si us hi fixeu, el "suspens" no hi és directament en l'espectador, aquest sap ben bé i ben aviat si aquell protagonista és o no el "dolent". El "suspens" està en seguir les peripècies, les aventures del protagonista per veure si finalment la policia descobreix la veritat del seu tarannà, del seu caràcter. Es demostrarà que aquell no era l'assassí quan tot feia creure que ho era? O, al contrari, aquella persona aparentment digna es descobrirà que és maligne?

Els trens han format part de la vida de molts de nosaltres, ja sigui a la vida real o a la ficció d'una pantalla.

Sabeu que hi ha trens de molts colors? Vegeu el text "De quin color són els trens?" (capítol del llibre "La perspectiva infinita. Més enllà del cinema") publicat al web de "**Ressò mont-rogenic**" el 8 d'abril de 2024.