

ELS PONTS DEL FERROCARRIL A LA VALL DE LA BURGOSA I ALTRES COMENTARIS

Felix Martín Vilaseca

A MODE DE PRÒLEG

Per si el títol d'aquest treball pogués donar una impressió d'ambigüitat, informo al lector que és el resultat d'una pacient labor de camp i investigadora alhora, encaminada a divulgar aspectes inherents a l'estesa de la via del ferrocarril des de la seva entrada a les Garrigues pel túnel de Tarrés i el seu recorregut per la vall de la Burgosa, obra pública d'importància cabdal al seu temps, plena de dificultats operatives determinades per la pròpia aspror del territori; dificultats bonament superades amb considerable esforç humà i econòmic mitjançant una admirable infraestructura viària de la qual, si bé el túnel esmentat n'és el màxim exponent, no és pas desdenyable la construcció dels 18 ponts de pedra localitzats al llarg dels gairebé 17 km on la via i la vall caminen de bracet i no sempre en amable convivència.

A hores d'ara, l'estudiós queda gratament sorprès en constatar la bellesa estètica de la majoria d'aquests ponts (alguns de notables proporcions) fruit d'una acurada tècnica constructiva que, individualment i en conjunt, constitueixen un homenatge al noble ofici de picapedrer. Tanmateix, també resulta sorprenent -oimés ara que estem abocats a la funcionalitat gairebé insultant del formigó armat amb la seva freda i inexpressiva grisor-, l'esmerç econòmic afegit que va suposar per a la companyia constructora del ferrocarril, l'afaiçonament tan acurat de la pedra quan, donant-li un tractament molt més elemental (que no hauria suposat en cap moment renunciar a l'exigible solidesa), hauria permès un bon estalvi per a aquella empresa que sempre va funcionar amb números rojos... Però aquí els tenim.

Hom pecaria d'injust si, d'altra banda, no tingués en compte al mateix temps els nombrosos desaigues intercalats entre els ponts construïts amb semblant finalitat. Per bé que de dimensions més reduïdes i amb plantejament arquitectònic més senzill, és igualment admirable el bon treball fet a la pedra emprada en el seu bastiment i a la sensació de solidesa que inspiren.¹ Lamentablement, alguns exemplars coneguts popularment amb el castellanisme deformat com canterilles han quedat taponats per les successives obres d'eixamplament de la calada de la línia fèrria; d'altres n'hi ha d'ocults per la malesa crescuda, que n'impedeix la visió i, arribat el cas, el correcte funcionament. Però hi són.

Com sigui que la pròpia obra constructiva del F. C. i alguns ponts d'un punt concret del recorregut van tenir molt a veure amb les catastròfiques conseqüències que tingué l'aiguat de Santa Tecla, hom lliga els ponts a aspectes històrics referits al bastiment del ferrocarril i a altres que fan referència concreta i detallada a aquella solemne malvestat, ja que conjuntament i atesa la seva interrelació, forma un tot inseparable: d'ací l'afegit i "altres comentaris" que llegim a l'encapçalament.

EL TÚNEL, LA VALL I ELS PONTS

La vall de la Burgosa comença al terme de Vinaixa just acabada la trinxera que hi ha a la sor-

1. Des dels voltants de Sant Bonifaci fins a la Floresta, encara avui hi comptem 11 pontarrons (canterilles). Sens dubte, primigèniament s'en van obrar algunes més.

tida del túnel del ferrocarril que és on abasta la cota més alta. Sabut és que el túnel esmentat, situat entre els termes de Tarrés en la vessant més oriental i el de Vinaixa en l'occidental, a més De ser l'únic que hi ha en tot el traçat de la línia fèrria Tarragona- Reus Lleida, fou obrat precisament al bellmig del vèrtex més elevat de tot el recorregut ², raó per la qual al seu interior hi coincideixen dos aiguavesos: el que abona l'aigua cap al riu Francolí i el que l'abona cap al Segre.

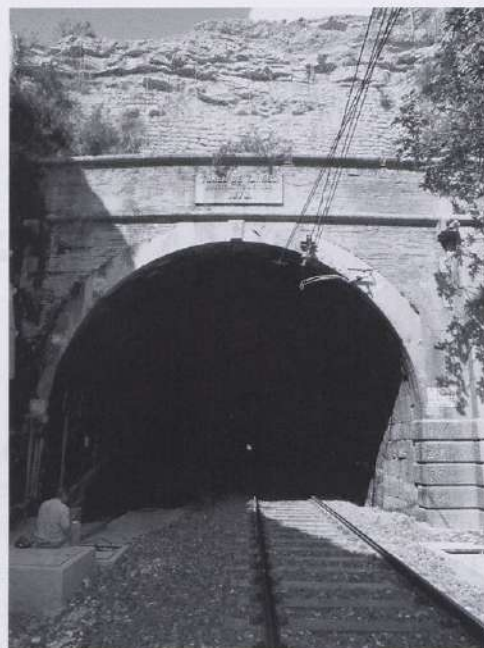
Aquesta situació física fou la causa determinant perquè els usuaris del tren de la banda de ponent diguéssim anem amunt quan anàvem a Tarragona i els de la banda de neixent diguessin el mateix, anem amunt, quan anaven cap a Lleida.

Sense voler filar prim en determinar quina expressió era la més correcta, el cert és que, es vingui per on es vingui, al túnel sempre s'hi accedeix costa amunt. Hom serva prou viu el record de quan viatjava amb els trens arrossegats per les màquines de vapor, el seu panteix lent i fatigós tot embolcallant el comboi d'un dens fum negre, mentres el mandrós ensopegar de les rodes amb les juntes dels rails marcaven el ritme característic del seu trascar endormiscat.

Quan feia uns instants que s'havia capussat a l'interior del túnel i els viatgers havíem tancat les finestretes per no patir les molèsties del fum i l'escomesa, a voltes perillosa, de la carbonilla que vomitava violentament la ximeneia de la màquina. Aquesta, de cop i volta deixava d'esbafegar -talment com si es desdís de

l'empresa-, la fumerada es quedava enrere i el monòton crac-crac de les rodes augmentava la cadència a mesura que el tren augmentava la velocitat de manera sorprenent en poc més d'un minut... En un no res, sentíem l'inconfusible girigar dels frens que acudien previsorament a contenir la marxa d'aquella mena de cavall desbocat que progressava en proporció aritmètica per efectes de la inèrcia que li concedia el desnivell favorable. No fos cas que no poguessin aturar-lo en arribar a l'estació corresponent!

No crec inoportú rememorar unes vivències generadores de no pocs inconvenients, quin record comença a allunyar-se pels efectes del pas del temps i també, just és dir-ho, mercès a la innegable modernització del transport per ferrocarril, tant pel que fa al material rodant, d'una tecnologia a nivell europeu, com l'ostensible millorament del camí de ferro pròpiament dit que, a la vegada, va comportar el millorament físic de la línia amb l'eixamplament de l'espai de circulació, l'elimi-



Entrada túnel (Tarrés)



Entrada túnel (Vinaixa)

2. Se'ns ha informat que en temps reculats pel damunt d'on ara hi ha el túnel hi passava un camí, molt transitat per cert, tot i haver de superar una cota de més de 580 m d'alçada.

3. Com sigui que les rodes dels element mòbils que circulen pels camins de ferro no compten —com els automòbils— amb el diferencial, quina acció mecànica determina l'avanç més ràpid de les rodes situades al cantó més obert de les corbes, que evita el desplaçament del vehicle cap a l'exterior pels efectes de la força centrífuga, quan es trobaven en una corba massa tancada, les pestanyes de les rodes fregaven a l'interior dels rails inconvenient que, demés del comprensible desgast frenava l'esforç de la màquina produint alhora un escalfament perillós.

nació o, en el seu defecte, la suavització de corbes excessivament tancades³ i la supressió dels trams de via amb desnivells sobtats. En aquest aspecte hom recorda les populars “tortes del Mariet” situades a mig camí entre la Floresta i Vinaixa quan els trens moguts per màquines de vapor molts cops feien parada tècnica per tal de recuperar l'alè després d'una estona llarga d'esbafegar asmàtic com un clam inútil en espera d'una compassiva empenta que l'ajudés a superar l'inconvenient. Entretant, mentres el fogoner s'apressava abrivadament a palejar carbó mullat cap a l'interior de la fornal per tal de fer pujar la pressió del vapor, els mossos de tren i els guardafrens assaltaven impunement les ufanoses vinyes de la fondalada quan el fruit era madur, desproveïnt de raïms les eixides més properes a la via amb la comprensible desesperació del propietari que, si ho presenciava, es veia impotent per aturar aquella allau humana.

A la represa, la màquina, havent recuperat energia per l'efecte del sobrealiment rebut, patinava i esbafegava escandalosament abans que el comboi assolís el seu correcte trescar. Tot aquest batibull explicava (que no justificava) els tres quarts d'hora esmerçats en anar de la Floresta a Vinaixa (11,300 km) i denunciava ben clarament que ens trobem en un territori francament costerut i difícil per a les possibilitats mecàniques de la tracció de vapor.

El túnel

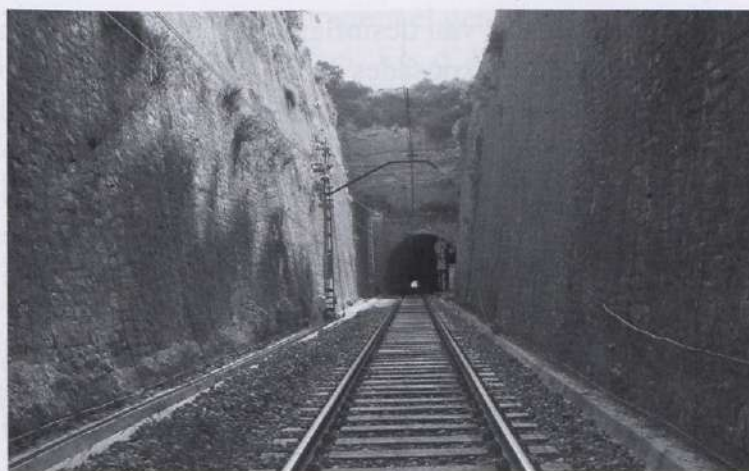
L'estesa de la línia del ferrocarril Tarragona-Reus-Lleida (aquest era l'itinerari constructiu) fou problemàtica a partir dels plans del Camp de Tarragona en haver de passar per damunt del riu Francolí en diverses ocasions. Però en arribar tot just a les Garrigues; la cosa es complica ostensiblement per causa de l'aspror del terreny que, ben mirat, és la característica orogràfica de la comarca bo i tenint en compte que la línia havia de passar per la part menys accidentada.

De bon començament, a poca distància de Vimbodí (ja al terme de Tarrés) es fa inevitable la construcció d'un túnel atesa l'alta cota de desnivell que cal superar. Cal tenir en compte els problemes de tot ordre que a l'època comportava una obra d'aitals característiques entre els quals hauríem de destacar l'econòmic i el logístic atesa la precarietat de medis mecànics disponibles.

Aquesta limitació es va compensar amb la presència de 400 treballadors procedents dels pobles de la contrada, i, malauradament, fins i tot amb algun mort en accident de treball.

Ben mirat, doncs, podem afirmar que la modernitat en el servei del transport, entra a les terres garriguenques per un forat en forma de volta de canó de 712 m de llargada i 6,35 m d'alçada al punt més alt de la volta i una amplada de 7,65 m que obre la porta al ràpid trasllat dels productes del país (l'oli, el vi, la pedra, etc.) cap a llocs de consum tan importants com Tarragona i Barcelona que, a més, són ciutats portuàries i també cap al centre comercial de primer ordre que per aquelles calendes era la ciutat de Reus.

El visitant que tingui interès a contemplar directament aquesta magnífica obra (es van haver de buidar més de 30,800 metres cúbics de roques) si ho fa amb la tranquil·litat desitjable i amb la precaució exigible, atesa la freqüència de pas i l'alta velocitat amb què els trens circulen actualment per aquell indret, s'adonarà que la boca d'entrada del túnel per la banda de Vimbodí, fou obrada amb una evident austeritat, fet gens sorprenent, d'altra banda, si tenim en compte l'endèmica precarietat econòmica amb què sempre es va moure l'empresa concessionària de l'estesa de la via. En canvi, sí que resulta



Trinxera anterior al túnel

sorprenent que la boca de sortida (la de la banda de Vinaixa) fos dotada d'una façana de pedra picada francament encisadora; tant pel que fa a la bellesa estètica, que dóna la impressió d'ésser l'entrada d'un palau medieval amb els seus torricons laterals emmerletats i la balconada superior que els comunica, com per l'excel·lent afaïonament de la pedra que hi dóna la forma.

També resulta admirable que la coberta del túnel, fos revestida amb maons ficats de cantell, labor per a la qual es van necessitar la respectable quantitat de més de 550.000 peces i encara avui es fa mirar la precisió amb que foren col·locats. No hi ha dubte que tot el conjunt fou obra d'un arquitecte o enginyer de bon gust i d'un equip de picapedrers i de paletes d'una gran vàlua professional.⁴

Una obra digna d'admirar, a fe de Déu, que l'any que fou acabada, el 1870, va ser guardonada amb el Premi d'Enginyeria de Madrid. Llàstima que la ubicació encaixonada al bellmig d'una trinxera més aviat estreta, li atorga escàs espai franc i no permet ser visitada per grups gaire nombrosos amb una mínima garantia de seguretat. Però, repeteixo, si la visita es fa amb la precaució que imposa el més elemental sentit comú, dono fe que la seva contemplació és un veritable gaudi per l'esperit.

Ben cert que hores d'ara sorprèn molt l'esmerç econòmic afegit que va suposar l'obrament de la façana del túnel comentada, i més sabent les greus dificultats econòmiques que patia la companyia adjudicatària de la línia, que augmentarien fins arribar a límits insostenibles quan s'inicià l'entrada a la nostra comarca. El fet, que òbviament no és baldiu, va esperonar la nostra curiositat i no hem parat fins trobar la circumstància històrica que hi doni explicació. El resultat de la recerca feta en aquesta adreça és el següent:

L'empresa adjudicatària de l'explotació del tram de la línia Reus-Montblanc (27 km), Borràs, Canals i Cia., va obtenir també la concessió del tram Montblanc-Lleida el 1859. Arribat el 1862 aquesta empresa fou transferida a la Compañía General de Crédito de España que va dur el tren fins a Vimbodí el 1865. L'empresa com a tal, havia de tenir curta vida doncs el 1867 es va fusionar amb una tercera empresa que sota el nom de Compañía del Ferrocarril de Lérida a Reus y Tarragona presentava una major solidesa econòmica per enfrontar-se a les dificultats que s'entreveien en un esdevenidor immediat, potser una mica minimitzades per l'èxit que suposava l'haver fet arribar el ferrocarril des de l'Espluga de Francolí fins a Vimbodí (uns 5 km) en poc més de quatre mesos.

Però els ànims es van desinflar aviat: d'una banda, la perforació del túnel plantava cara per les raons anteriorment exposades i, de l'altra, la situació política no ajudava gens el projecte fins el punt que l'obra va romandre un temps pràcticament aturada.

Sortosament per a la companyia, el triomf de la Revolució de Setembre del 1868, va instal·lar al poder una altra concepció de govern i, finalment! les Corts Constituents de 1869, votaren a favor de la desencisada entitat un avenç de 60.000 ptes. per quilòmetre (diem un avenç, no una subvenció). Aquest suport econòmic s'havia demanat ja feia nou anys però sembla que els responsables polítics es van fet el distret...

Com és de bon entendre, aquesta injecció de diner fou providencial i retornà, almenys momentàniament, els ànims perduts als dirigents de la companyia, fet que, precisament, es materialitzà



Pont n1

4. Es comenta que els millors picapedrers que van treballar al túnel procedien del País Basc. Un d'ells, es va casar a Tarrés i hi va viure molts anys.

en l'obrament de la façana oest del túnel. Amb tot, no podem oblidar que per enllestir els 8 km que separen Vimbodí de Vinaixa es va trigar set anys (setembre de 1872), termini que contrasta ostensiblement amb els vint-i-un mesos emprats en l'obrament dels 16 km que separen Vinaixa de les Borges (juny del 1874) per un traçat territorial que no va donar precisament facilitats.

Desmunts, terraplens i ponts, foren una comesa àrdua i costosa que va precisar molta mà d'obra tant per la nivellació del terreny com per l'afaionament de l'enorme quantitat de pedra necessària per a l'obrament dels ponts i també per a la correcta col·locació. Fet i debatut, el cert és que el cost final per quilòmetre de via construït es va disparar molt per damunt del contemplat a les previsions pressupostàries, raó per la qual l'empresa sempre va funcionar amb números rojos. "Amb l'albarda davall de la panxa" com en diem per aquestes contrades per definir situacions d'aquesta faisó.

La vall de la Burgosa

A la sortida del túnel, pocs metres després d'acabar-se la trinxera que hi emmena, comença la Vall de la Burgosa. Curiosament, per bé que aquest és el seu nom geogràfic, el que en definitiva es fa present a tota la cartografia des de fa anys i panys, el cert és que mai no ha estat emprat popularment pels habitants de la contrada. Fins i tot, filant prim, podem afirmar sense temença a l'error que bon nombre de pagesos propietaris de finques ubicades a la mateixa vall, se n'han anat del món desconeixent-ne el nom propi. Personalment, no em costa gens reconèixer que ja tenia uns quants anys quan en vaig tenir notícia.

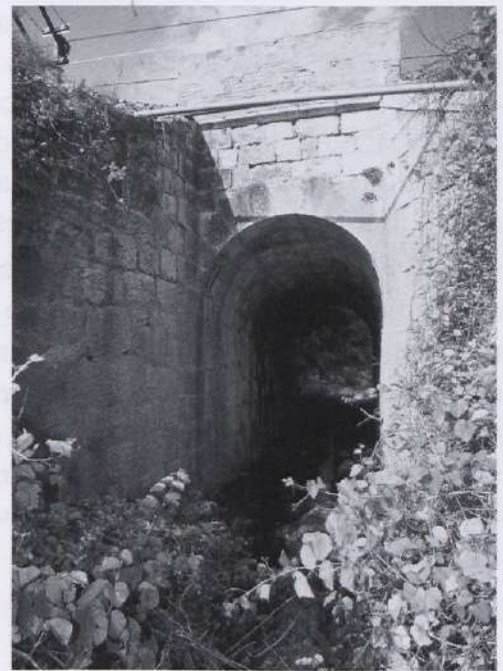
La gent de Vinaixa, vila que administrativament hi té més terreny, empra molt més topònims com Part Damunt, la Sort, els Masos, el Fondo Major, Sant Bonifaci, etc., amb els que identifiquen punts concrets. Els dels Omellons, que també hi serveixen veïnatge, empren el genèric com és la Vall de Vinaixa i de forma indistinta, també el Fondo de Sant Bonifaci. Els d'Arbeca i la Floresta s'abonen majoritàriament al topònim Esparraguera o bé Fondo de l'Esparraguera quan la vall entra en la seva jurisdicció municipal. Per als ciutadans de les Borges, els topònims Fondo de Castellots, Escanàs i Font Vella identifiquen la part final de la Burgosa abans que aquesta s'integri definitivament a La Femosa, que ja no canviarà de nom fins a agermanar-se definitivament amb el riu Segre, tot i els topònims que bategen les diverses partides del seu recorregut.

La seva longitud s'acosta als 19 km i el seu curs no és pas rectilini ni cosa semblant car descriu corbes sobtades i capricioses ziga-zagues de la mateixa manera que s'eixampla i estreny d'acord amb la llei que imposa un territori accidentat i aspre per definició.

No cal dir que, com tota vall que tingui una certa identitat -i aquesta la té ben definida- rep l'aportació d'altres petites valls amb nom propi que amb el qualificatiu de comes o bé de fondos li



Pont n2



Pont n3

reten tribut... i l'aigua quan n'hi ha, bo i donant per fet l'existència de nombroses torreneres i barrancs (aquests sense identitat) que també hi abonen.

Tenim constància que a la Burgosa hi desguassen ben bé un parell de dotzenes d'aquestes comes o fondos. Esmentar-los tots resulta tan prolix com tal vegada innecessari demés d'assumir el risc d'oblidar-ne injustament algun; amb tot, no em sé estar de recordar, per exemple, Barrils, Bertran, Les Sibines, Les Solanes, L'Ulldebou, Comargell, Les Teixeres, etc. algunes d'elles de considerable longitud i amplitud la qual cosa, a la fi, determina que la Burgosa sigui una vall amb aigua viva bona part de l'any i abundosa a poca profunditat com ho demostra la presència de nombrosíssims pous que contenen des del seu origen fins ensopegar amb les terres regades per la sèquia superior pervinent del Canal d'Urgell ja al terme municipal de les Borges. La incúria d'alguns i la deixadesa d'alguns altres, ha estat la causa determinant que molts d'aquests pous hagin desaparegut definitivament... pel cap baix resulta paradoxal el desprecí que tenim en aquestes latituds per l'aigua possible.



Pont n4

A la Floresta, davall mateix de l'estació del ferrocarril, l'any 1912 es va obrar un enorme pantà al bellmig de la vall, construït amb sòlids carreus de pedra amb els contraforts que li donaven resistència, amb la finalitat d'eleva l'aigua subterrània i, d'aquesta manera, poder disposar d'un cabal més que suficient per a les necessitats del poble on, per decantació, arribava a les tres fonts i als beuradors per als animals. Una curiosíssima obra d'enginyeria doncs, un cop es va donar per acabada fou coberta amb pedres i terra i, temps a venir, en aquell indret s'hi va ubicar el camp de futbol. La presa del pantà queda davall terra i s'hi pot accedir fàcilment a través de sengles pous convenientment tapats.⁵

Els ponts

La construcció d'un pont sempre ha estat una obra important perquè també ho és la seva funció pràctica. Actualment, el bastiment d'un pont no presenta gaires dificultats ni en el referent als càlculs de resistència i de disseny per part dels enginyers -mercès a les facilitats que atorga el disposar de moderns sistemes informàtics-, ni en l'execució de l'obra pròpiament dita, gràcies també a la gran quantitat de materials a l'abast i a les gairebé il·limitades possibilitats logístiques, fruit de la moderna tecnologia, que permeten superar les més greus exigències operatives. Òbviament, les facilitats en principi no resten importància a l'obra, alguna de les quals resulta francament admirable per la seva espectacularitat; en més d'una ocasió hom té la impressió que en aquest camp la gosadia humana no coneix aturador i confia que el pas del temps (jutge que dicta veredictes inapel·lables) confirmi a bastament la bondat de la construcció, com ho ha fet amb un sens fi de ponts bastits en temps de la dominació romana i l'època medieval, que en el decurs dels segles han superat amb tota garantia tantes proves de resistència que la naturalesa els ha exigit.

Un pont, per definició és sempre un artifici. Una mena d'element estrany que s'ubica a l'espai natural per acomplir una funció concreta no determinada, en principi, per la natura i, per la mateixa raó, aquesta sempre se'l mirat de reüll i, de tant en tant, empra tots els seus poders per tal de fer-lo desaparèixer. A voltes, lamentablement, aconseguix assolir aquest propòsit... i és jus-

5. A l'Ajuntament de la Floresta s'hi guarden els plànols i la memòria facultativa d'aquesta obra singular.

tament la previsió d'aquesta circumstància (entre altres valoracions que cal fer, és clar) el punt de partença dels càlculs que li han de garantir llarga estabilitat. Ignorar aquest rebuig seria condemnar-lo a un prompte esfondrament perquè els elements lluitaran sempre en contra seva.

L'estudi dels ponts a què fa referència aquest treball, vol situar-se conceptualment a l'època que foren bastits amb la finalitat d'avaluar en justa mesura la importància objectiva d'una labor que, en cap aspecte, havia de resultar fàcil per als protagonistes tenint present, com he dit abans, les limitacions logístiques, doncs en la pràctica gairebé tot s'apuntalava en l'element humà en el referent a la qüestió operativa, i en els valors empírics (sàvia escola l'empirisme!) quan es tractava de concretar els càlculs adients. A favor d'aquest element humà s'ha de dir que estava dotat d'un enginy i una intuïció francament extraordinaris i d'una capacitat de treball realment admirables.

Sense aquestes virtuds no hauria estat possible dur a bon port una obra de tanta envergadura que, en el nostre present, ens pot semblar menor si cometéssim l'error de compararla amb les actuals possibilitats constructives, ja que perdríem la perspectiva d'una realitat que ens situa a una distància abismal del seu moment concret que té una vigència de prop de 130 anys.

A la sortida del túnel en direcció a Vinaixa, superats uns 200 metres, comencen els trams de territori a un nivell inferior a la via del ferrocarril. De bon començament són curts però molt desnivellats i cal preveure la forma més convenient de donar sortida a les possibles aigües sobtades pervinents de les tempestes, ja que no era previsible l'acumulació d'aigua per causa de pluges persistents, fenomen aquest que, malauradament, té caràcter d'excepció al nostre ressec terror. En qualsevol cas, per una o altra raó calia facilitar el pas de l'aigua atès que els terraplens tallaven el seu curs natural i ja se sap allò que diu "si no el té, se'l fa".

El primer pont de pedra el trobem al PK 42,950. La gran quantitat de vegetació de tota mena que hi ha pels voltants, entre la que no hi manca la presència gairebé obligada dels esbarzers, dificulta l'acostament per a fer-hi les oportunes medicions, comprovar les característiques constructives i trobar l'angle adient per aconseguir les fotografies necessàries.

La forta oposició d'aquests arbusts i altres inconvenients naturals, no ens permeten treballar amb la precisió desitjada; però tot plegat no ha impedit que ens adonéssim que aquest pont és el més auster de tots en el referent a l'afaionament de la pedra i a l'aspecte estètic de tot el conjunt, fet que en cap moment no desdiu de l'exigible solidesa de l'obra. Els carreus de grans dimensions i de forma una mica irregular amb què fou obrat el pont i els murs d'ala que en forma de braços oberts donaven la benvinguda a les aigües -a voltes enfurismades- han resistit incòlumes totes les



Pont n5



Pont n6

proves de resistència que ha hagut de suportar d'ençà del seu bastiment.⁶

El pont comentat és de forma quadrada amb coberta de llosa i amida 2,43 m d'amplada, 3,10 d'alçada i 8,66 de profunditat, mesures que donen un volum de forat de més de 65 metres cúbics. Actualment, la coberta és feta de planxes de formigó armat, solució evidentment moderna, però no descartem que inicialment fos construïda amb pedra. Almenys, del meu record tinc present l'ús de la pedra en la coberta d'algun pont de característiques semblants.



Pont n7

El refús amb què els frondosos esbarzers van acollir la nostra presència, es va convertir en amabilitat en el moment d'anar-nos-en, doncs ens tenien agafats per tot arreu i es resistien no poc a deixar-nos marxar. Servarem bona memòria de tanta amabilitat... però ens hem promès d'anar ben preparats amb estris adients en properes ocasions.

El segon pont el trobem al PK 42,800. Aquí el territori és una mica més obert i menys feréstec. Les possibilitats d'accés han millorat una mica i ens hi podem acostar amb menys dificultat per bé que la brossa vegetal crescuda a redòs seu tampoc no afavoreix la nostra comesa.

Ja a una certa distància, hom s'adona d'un canvi substancial en la tècnica constructiva, doncs la coberta d'aquest exemplar és feta a volta de canó (arc de mig punt) a base de dovelles regulars ben ajustades. La pedra està més ben treballada que la de l'anterior amb carreus de format geomètric amb el qual el millorament estètic resulta evident i la forma de la coberta ens acosta a la idea clàssica dels ponts romans que, com és sabut, foren els introductors de l'arc de mig punt al nostre país.

Aquest pont dona una amplada de 2,50 m, una alçada al centre de la volta de 3,80 m i la profunditat és de 8,64 m. El volum d'aquest forat depassa els 76 metres cúbics. Té murs d'ala tant a l'entrada com a la sortida, detall molt propi en els ponts del ferrocarril.



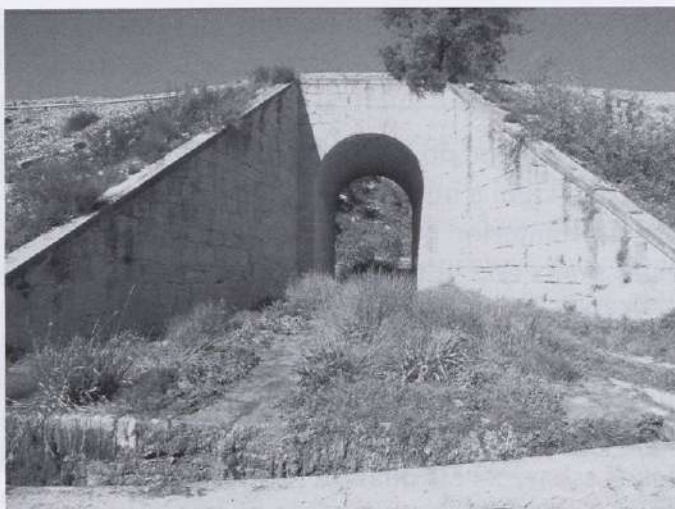
Pont n8

Caminant en direcció a Vinaixa, al PK 42,400 hi trobem el tercer pont. Aquí la Burgosa ja ha assolit els trets característics que li donen la identitat d'una vall, fins aquest punt encara una mica diluïda en les torrenteres i els barrancs del començament que no li atorguen una definició prou precisa.

L'accés és bona part més fàcil i tant pel que fa a la tècnica constructiva com a l'aspecte estètic, podríem dir que és un calc de l'anterior mirat a una certa distància; en fer-nos-hi presents, però, ens adonem de dues diferències que no ens passen desapercebudes: la primera és que té una alçada superior de prop de mig metre, i la segona és que és prop de quatre metres

6. És característic dels ponts quan la seva principal funció és el desguassament. La construcció d'uns murs laterals en angle obert en forma d'ales que regula l'entrada i la sortida de les aigües i en protegeixen la integritat. D'ací el nom de "murs d'ala" i també "murs d'aleta".

més profund, doncs amida 4,25 m d'alçada, 2,50 m d'amplada i la profunditat arriba als 12,40 m, dimensions que suposen un volum de forat de més de 123 metres cúbics. Filant prim, també ens adonem d'un progressiu millorament del treball concedit a la pedra amb un acabat d'eina més fi tant en els carreus laterals com a les dovelles de la volta. Quan hom se situa al davall, la veritat és que la seva profunditat impressiona una mica.



Pont n9

Seguint camí avall al PK 40,900 s'hi localitza el quart pont. En aquest cas, l'accessibilitat és total doncs, demés de la seva funció de

desguàs, també és punt de pas d'un camí veïnal pel que sembla bastant freqüentat. Serva unes característiques constructives i dimensionals molt semblants a les del segon pont anteriorment descrit doncs amida 3,48 m d'alçada, 2,50 m d'amplada i 8,77 m de profunditat i presenta un volum de forat que s'acosta als 70,50 metres cúbics. Els picapedrers professionals ens adonem com millora progressivament la qualitat de l'afaiçament de la pedra, fet que ens emmena a pensar en el concurs, també progressiu de mà d'obra més qualificada.

Arribats a aquest punt, la vall de la Burgosa fa una giragonça cap a la dreta i se separa momentàniament de la via del ferrocarril que enfila el seu camí cap a l'estació de Vinaixa (PK 40,400). Aquí el territori s'ha aplanat considerablement i l'estació es troba ubicada en un petit altiplà mentre la vall retomba la població a una certa distància de la via. Per aquesta raó no fem descripció detallada de l'important pont de pedra que trobem a la sortida, davall del qual hi passa la carretera nacional 240, que al seu moment fou d'obligada construcció per tal de salvar el desnivell que hi ha entre ambdues vies de comunicació en el seu encreuament perpendicular. Deixem, això sí, constància de la seva presència i, alhora, recomanem al lector que si algun dia es troba en aquesta vila hi dediqui uns moments d'atenció, puix val la pena esmerçar uns moments en la contemplació d'aquesta magnífica obra que serva trets de monumentalitat, salvada in extremis d'ésser dinamitada els darrers dies de la contesa bèl·lica de 1936-1939 quan hi havia fets tots els preparatius per a fer-ne la corresponent voladura... Hauria estat una llàstima!

Seguint el camí via avall. Hom s'adona que el territori recupera una part de l'aspror primigènia i, un cop hom ha superat un desmunt, ens retrobem altre cop amb la Burgosa que ja no ens deixarà més en tot el recorregut.

Aquesta aspror i el terreny accidentat, s'aniran succeïnt alternativament entre desmunts i terraplens durant uns quants quilòmetres. Ara som al PK 39,600. La vall ofereix un aspecte nou amb una identitat encara més contundent que al començament. Capricioses raconades a les que s'hi abonen altres valls menors i in comptables torrenteres i barrancs la van fer gran tot retombant la via fèrria que, en la mesura del possible, sempre opta per la dreuera. Els ponts que estudiem en són el nexa d'unió i alguns, demés esdevenen punt de pas obligat per accedir a finques situades a l'altre cantó de la línia.

Al PK 38,650 ens trobem amb el cinquè pont que en aquesta ocasió es troba ubicat al bellmig de la vall. És el més gran de tots els que hem trobat fins ara. Les seves dimensions, 2,94 m d'amplada, 5,57 m d'alçada i una profunditat de 12,13 m, abonen un volum de forat proper als 186 metres cúbics. Serva la tècnica constructiva i estètica de la volta de canó i l'afaiçament de la

pedra segueix el millorament progressiu anteriorment comentat.

El sisè pont no es localitza fins el PK. 35210, o sigui a una distància propera als 3,5 km de l'anterior que és la major separació entre ponts que hi ha en tota la vall.

En dir es localitza no sé si he emprat l'expressió més correcta doncs no es veu a simple vista perquè ambdues boques estan tapades per la presència indeturada de frondosos esbarzers els quals, a més de representar un seriós obstacle en cas d'una possible



Fondo de St. Bonifaci

robinada, proclama als quatre vents l'extrema deixadesa del/s propietaris de les terres on es troba ubicat. Però el caminant que fa el trajecte via avall, si és una mica observador, n'intueix la presència en funció de les característiques físiques del terreny que propicien una mena de deducció lògica. Aquest, almenys, fou el meu cas quan hi vaig passar i no em va costar gaire de baixar cap al fons del terraplè on les Comes Tarrojes (topònim d'aquesta doble fondalada que desguassa a la Burgosa justament a través daquest pont amagat per la brutícia) per a detectar-lo en un punt en forma d'embut que el situa en una posició òptima per acomplir a bastament la seva funció.

Vençuda amb esforç i no poca cautela l'aferrissada resistència amb què tan indesitjables arbusts m'impedien l'entrada, finalment hi vaig poder accedir. Un cop instal·lat a l'interior, de seguida em vaig adonar de dues diferències substancials en comparar-lo amb els estudiats anteriorment. La primera, és que tot i que les parets laterals són de pedra picada, la volta de canó està obrada amb maons col·locats de restell enloc de pedra com els precedents, i el remat dels murs d'ala de la boca de sortida també són de material ceràmic, detalls que em van sorprendre molt. La segona diferència comparativa —aquesta totalment comprensible— és la seva considerable profunditat que, amb diferència, el converteix en el més llarg de tots.

Contràriament al que portem observat fins ara, la qualitat del treball de la pedra és més rudimentari i hi ha proves feaents que fan pensar en una mena de provisionalitat constructiva tot reconeguent la correcta forma de bastir la coberta de maó. Creiem no haver errat en l'apreciació i més endavant ho explicarem.

Aquest pont amida 1,50 m d'amplada, 2,50 m d'alçada i 22 m, de profunditat. El volum d'aquest forat excedeix els 77 metres cúbics.

Représ el camí després de la baralla amb els omnipresents esbarzers, nou-cents metres més avall (PK 34310) es troba el seté pont de pedra. Per la seva proximitat a l'ermita, no em sembla cap despropòsit considerar-lo com un pont de Sant Bonifaci que, junt amb els tres següents, es troben ubicats territorialment en aquella zona on el topònim "fondo de Sant Bonifaci" serva tota la vigència en el benentès que, en aquests cassos, els límits d'on comencen i acaben les partides sempre resulten imprecisos.

Aquest exemplar, al meu veure, és el que avui per avui assoleix la màxima bellesa estètica, el més alt nivell de perfecció constructiva i el millor afaïçament de la pedra de tots els que es van construir a la vall. Una veritable joia que recrea la vista i l'esperit de qualsevol persona mínimament sensible als valors estètics i en més alta mesura als que som picapedrers d'ofici. El seu estat de conservació és francament envejable.

Fetes les corresponents medicions, constatem que té 1,95 m d'amplada, 2,47 m d'alçada i la profunditat arriba als 15,65 m, mesures que al forat li donen un volum duns 68 metres cúbics.

A poc més de mig kilòmetre, al PK 33,730, hi van obrar el vuitè pont. La seva planta i els murs d'ala exteriors de dimensions considerables, sorprenen el visitant quan s'hi acosta per primera vegada. La pedra, bellament treballada, i els interessants detalls d'una acurada tècnica constructiva, avalen la qualitat de l'obra. Els arcs exteriors de les respectives boques, es concreten en 17 dovelles que descriuen un perfecte arc de mig punt.

Si tenim en compte la grandiositat de la boca, i el comparem amb els anteriors, dóna la impressió de ser poc profund, impressió que es veu afavorida per l'efecte òptic. La sorpresa més gran, però, hom la troba a l'interior de la volta, que altre cop fou obrada amb maons col·locats de restell, detall que, com el cas anterior tampoc no sembla lògic per raons que exposarem oportunament.

El pont en qüestió ens dóna una amplada de 4 m, una alçada de 5,90 m, i la profunditat no va més enllà dels 8,65 m. Fets els càlculs corresponents ens trobem amb un volum de forat de més de 189 metres cúbics.

Per a trobar el novè pont, només ens caldrà caminar 110 m (PK 33,660) fet que determina la distància més curta entre dos ponts en tota la vall. En apropar-s'hi hom s'adona que, exteriorment, és una mena de calc de l'anterior tant pel que fa a l'aspecte estètic com al dimensional. En tot cas, les petites diferències existents entre ambdós no poden apreciar-se a simple vista; això referent al pont pròpiament dit ja que els murs d'ala exteriors són bona part més oberts, detall que n'augmenta la grandiositat. Francament impressionant, vaja. D'aquesta faisó pertoca dedicar-li els mateixos qualificatius que al predecessor que haurem d'incrementar quan, un cop situats a l'interior, ens adonarem que té gairebé el doble de profunditat.

També incomprendible (ho reitero altra vegada), la volta internament la trobem feta de maons i confesso que no puc evitar un cert desencís en constatar-ho, i més quan la deducció lògica, un cop fetes tantes valoracions com m'ha estat possible, m'emmena de dret a la conclusió que tant la volta d'aquest com la de l'anterior, havien d'ésser fetes de pedra, i no voldria pas que el lector volgués entendre aquesta afirmació com una subjectivitat meua derivada de la, a voltes inevitable, deformació professional. Prometo donar explicacions al lector sobre aquest detall concret.

Aquest magnífic exemplar ens ofereix 4,10 m d'amplada, 5,95 d'alçada i 16 m de profunditat; d'acord amb aquestes dades el volum del forat és superior als 362 metres cúbics fet que, amb diferència, el converteix amb el més gran de la vall.

Impressionats encara per les formidables proporcions daquest novè pont, sortim a l'encontre del desè. Aquesta vegada haurem de caminar 760 m per a trobar-lo (PK 32,900). Està ubicat en un terreny tal vegada una mica menys feréstec en haver perdut aspror paisatgística a mesura que ens anem distanciant del bosc.

Hom tenia coneixement que precisament en aquest indret, hi havia el projecte de dur a terme una important obra a la via fèrria que comportaria un notable eixamplament del terraplè i, inevitablement, la perllongació del pont al que acabem d'accedir pel costat dret; d'aquesta manera, desapareixeria la boca original i els murs d'ala corresponents engolits per la voracitat del formigó, tan pràctic com vulguem però tan inexpressiu com sempre. D'ací el nos-



Pont n10

tre interès a fer les fotos des daquest cantó sentenciat a mort, si em permeteu l'expressió, el qual, per cert, estèticament era millor ja que es dona el curiós detall que un dels murs d'ala de l'altra boca del pont no fa angle obert i esdevé una continuació de la mateixa paret, fet que trenca una mica l'equilibri de les proporcions.⁷

Aquí tornem altre cop a la volta de canó obrada totalment amb pedra i ofereix la mateixa qualitat constructiva dels anteriors; l'excel·lent mà d'obra de picapedrer que s'hi entreveu, el situa entre els millors dels que hem vist fins ara.



Pont n11

És el segon més gran de tota la Burgosa doncs amida 3,92 m d'amplada i 5,56 m d'alçada, éssent 11,95 m la seva profunditat. El volum del forat aquesta vegada s'acosta als 215 metres cúbics. Aquest exemplar, de moment, posa fi a un seguit de 9 ponts amb coberta d'arc de mig punt, tots en conjunt d'una traça francament encisadora.

Fa estona que parlem dels ponts i de les seves característiques estètiques i dimensionals. En queden encara uns quants més als que dedicarem la mateixa atenció; però davant la possibilitat que el tema pugui resultar un xic monòton, m'aturaré a fer algunes consideracions adreçades als plantejaments operatius i logístics que van fer possible aquesta importantíssima obra.

Per raons de bon entendre em referiré en primer terme als picapedrers. Si tenim en compte que el tram de la línia Vinaixa-Les Borges es va enllestir en vint-i-un mesos, hem de creure en la necessitat d'abundosa mà d'obra qualificada per afaïonar la gran quantitat de pedra que es va necessitar per construir no solament els ponts (aquests entesos com obra major) sinó també els nombrosos pontarrons que hi trobem intercalats, feina enllestida amb la mateixa solvència professional d'aquells i, per aquesta raó, també mereixedora de tota consideració.

Per aquelles dates, a la comarca garriguenca —sobretot a les poblacions properes al ferrocarril— hi havia alguns picapedrers amb suficient ofici per a participar en aquesta activitat; evidentment, però, no n'hi havia suficients puix es tractava d'una especialitat professional reservada als que, en llenguatge popular, s'anomenaven "picadors al fi", grau que no tots els picapedrers autòctons arribaven a assolir, la veritat sigui dita. Mirat de conjunt la nostra gent —treballadors digníssims com els que més— es dedicaven a feines més diverses i tècnicament una mica menys exigents, però alhora els reclamava uns coneixements empírics admirables. D'una altra banda, cal tenir en compte que les empreses d'obra pública d'aquell temps ja comptaven amb equips de picapedrers especialistes per a cada feina que, demés de saber molt bé el que es duïen entre mans, no tenien inconvenient (semblantment com ho feien els antics masons) per traslladar-se als llocs on hi havia la feina, i, si calia, a improvisar campaments a peu d'obra. Eren uns veritables nòmades de l'ofici.

Considerats aquests plantejaments, hom conclou que no hi va haver participació significativa de picapedrers dels país en tota aquesta moguda laboral pel que fa a obra acabada. Però ja és menys descartable la seva presència a les pedreres d'on es feia l'extracció de la primera matèria i un primer desbast a les peces abans d'arribar a les mans dels especialistes. En el coneixement del gènere, de la tècnica d'extracció i en l'habilitat per al desbast, els picapedrers autòctons no tenien rival.

7. L'obra en qüestió és un "by pass" d'uns 800 m de llargada que servirà per regular el trànsit i evitar en el possible que els trens de mercaderies destorbin la marxa dels trens de viatgers.

Quan feia labors de recerca, vaig ésser informat que els picapedrers obradors dels ponts procedien de Galícia. No he danar a descobrir ara el ben guanyat prestigi professional dels artesans gallecs, quina llarga tradició es remunta als seus avantpassats celtas, ni la seva proclivitat a abandonar el seu pas d'origen per guanyar-se la vida en altres indrets per llunyans que fossin, disposició que els ha donat fama de rodamons. D'altra banda, els picapedrers gallecs tenien —i tenen encara avui— la santa virtut en col·locar ells mateixos la pedra que treballaven i gaudir d'una filosofia d'ofici que sempre els ha permès treballar en equip de manera disciplinada i molt eficaç. En aquella època empraven un vocabulari d'ofici molt peculiar —“o verbo das arginas”— talment hermètic i indesxifrable per qualsevol altre treballador. A ells els servia a bastament per comunicar-se mentre treballaven emprant un mínim de paraules. Els gallecs, tradicionalment, han estat poc xerraires a la feina, qualitat apreciable en si mateixa. A tot això cal afegir-hi la gairebé il·limitada capacitat de sacrifici i tot plegat ens dona entendre que era la mà d'obra idònia per construir els ponts, motiu de la nostra atenció.



Volta de maó

A escassa distància del pont gran uns 400 m —al coster de la banda esquerra just al damunt de la vall i molt prop de l'ermita de Sant Bonifaci—, es va obrir una pedrera que contenia abundosa primera matèria de bona qualitat de la que es va extreure la pedra necessària per bastir almenys quatre o cinc ponts. La situació física del jaciment i la seva bondat el van convertir en el punt estratègic proper a l'obra del ferrocarril amb el qual se simplificava notablement la sempre farragosa comensal de transportar el gènere, i més quan calia improvisar nous camins per accedir a l'obra. D'aquesta guisa ens trobem que a menys de dos quilòmetres en direcció a Vinaixa es troben quatre ponts i aproximadament a la mateixa, però en direcció a la Floresta n'hi ha tres més. Òbviament, els que queden enmig d'aquests quatre quilòmetres de distància esdevenen bona part més propers del jaciment (dos entre els 400 i els 500 m). I és precisament ara quan salta la sorpresa: els dos ponts menys distants de la pedrera, són els que tenen la volta feta amb maons! Inexplicable... de moment.

S'ha de reconèixer, d'altra banda, que en aquest afer la naturalesa va ser ben generosa amb l'empresa constructora doncs, demés de concedir-li el preuat benifet d'una bona pedrera situada en un lloc ideal, també li va oferir just a la vora mateix (uns 85 m) un jaciment de pedra calissa d'immillorable qualitat d'uns 2,50 m d'alçada d'on es va extreure el gènere suficient per a fabricar la calç que es va emprar com el principal material de cohesió per subjectar els carreus i les dovelles emprats en la construcció dels ponts. Amb aquesta finalitat, al bellmig d'aquest jaciment s'hi va bastir un forn de calç de regulars proporcions per tal de coure la pedra i disposar del gènere a peu d'obra. A pocs metres del forn es localitzen encara les restes d'un petit habitacle fet amb gruixudes parets de pedra que donava acolliment als forners. Com Déu mana, vaja.

El forn, miraculosament, encara roman dempeus i a la part inferior —l'olla pròpiament dita— hi trobem un bon gruix de cendra que certifica inequívocament la seva operativitat.

La generositat de la natura va concedir encara un tercer benefici prou important: llenya abundosa per a les necessitats del forn que no reclamava altra feina que tallar-la i agavellar-la convenientment, doncs tant la pedrera com el forn de calç eren situats en una extensa zona boscosa que en cap moment posaria límit al consum. Més bé, impossible!

Quan l'estudiós es fa present en aquests indrets, avui per avui encara hi localitza vestigis que, ressaltant l'escomesa del temps, esdevenen testimonis irrefutables de l'activitat comentada: l'abo-

cadador de la pedrera, el forn, les restes de ceràmica pervinents dels tupins, plats i olles usats pels treballadors que feien vida en aquell mateix indret com ho demostra la caseta de més de 50 m quadrats edificada just a l'entrar a la pedrera juntament amb uns annexes exteriors emprats com a estable dels animals de transport i dipòsit de les eines.

Així mateix en un breu turonet que hi enmig dels dos ponts més propers, hi trobem un parell d'habitacles de característiques semblants a l'esmentat, per bé que més petits, usats probablement pels constructors dels ponts. Com sigui que ni l'arquitectura, ni la diversitat dels materials emprats — pedra, tàpia i totxana barrejats — no responen en absolut a la tradicional tècnica constructiva autòctona, crec que expliquen a bastament l'origen forà dels constructors.

Hom té constància directa que a la pedrera de Sant Bonifaci s'hi va extreure pedra anys després de les obres del ferrocarril. Els picapedrers de la Floresta que hi anaven, pujaven caminant via amunt; si en el trajecte ensopegaven amb un tren que anava en la mateixa direcció, no tenien cap problema en pujar-hi atesa l'escassa velocitat del comboi i saltaven quan arribaven a l'indret de la pedrera. Certament no era gaire el temps que estalviaven però resultava molt més descansat, per bé que incòmode i una mica perillós. Pel preu que pagaven, poca cosa més podien demanar...

Reprenem el camí i quan som al PK 31,770 ens trobem amb l'onzè pont, el primer de sis consecutius (cinc de dos ulls) amb coberta de llosa, suara de formigó armat. Confesso desconèixer quins van ser els motius determinants del sobtat canvi de criteris en l'obrament d'aquests ponts, tant en l'aspecte tècnic com, lògicament, en l'estètic. Retornem altre cop al tractament auster de la pedra, però m'apresso a afirmar que l'austeritat no està renyida amb la dignitat professional i aquesta queda suficientment reflectida en tots els exemplars. Els pilars centrals dels ponts de dos ulls estan rematats als dos extrems per grosses peces semicirculars bellament afaïçonades, detall que contrasta amb l'austeritat esmentada.

Hi ha un parell de diferències comparatives que no han de passar desapercebudes a la vista de l'observador: la primera, es troba als murs d'ala en forma d'arc al de la banda d'entrada i de sortida de l'aigua en el cas d'una possible rovinada. La segona, és que aitals ponts són molt més amples que la calçada de la via, fet que emmena a pensar en la possibilitat d'haver previst l'estesa d'una doble via temps a venir. És simplement una hipòtesi, és clar.

El canvi estructural dels pont en qüestió, que podria ésser determinat per un canvi de direcció de l'obra, o per mires economicistes —atès que els ponts de volta de canó resultaven molt més cars d'obrar—, o també per qüestió de presses a l'hora d'enllestir la feina, etc., també es podria explicar per un fet objectiu a considerar: en aquest indret el territori s'obre i es torna més suau i més civilitzat, si em consentiu l'expressió, doncs als dos costats de la vall, l'admirable laboriositat dels pagesos nostrats va esglaonar el terreny bastint-hi centenars de marges que al seu torn servaven milers d'oliveres, bon nombre d'elles avui desaparegudes a causa dels excessos climàtics de temps reculats, i substituïdes en part per ametllers, cereals on és possible i, lamentablement, també l'abandonament es constata en aquests rodals de forma preocupant.

Aquesta suavització territorial determina que els terraplens de la línia del ferrocarril no siguin tan alts com els seguits fins ací (alguns propers als 10 m) i, en bona lògica, els ponts ara no poden



Pont n 12

tenir l'altura dels anteriors però, al mateix temps, no poden perdre capacitat de desguàs atès que la Burgosa emmagatzema progressivament l'aigua pervinent de les comes, fondos, petites valls, torrenteres i barrancs que li reten tribut. Així doncs, la capacitat de donar pas a les aigües sobtades s'ha de guanyar en amplada atesa la limitació de l'alçada; d'ací els ponts de dos ulls, i el crescut nombre de pontarrons que trobem enmig.



Pont n 13

El pont on ens trobem ara, l'onzè si comptem des de la sortida del túnel, PK 31,770, amida 4,15 m d'amplada, 3,40 m d'alçada i 8 m de profunditat, dimensions que li donen un volum de forat proper als 113 metres cúbics.

Quan hem caminat 250 m (PK 31,520) som a l'indret del dotzè pont. Aquest és de doble ull i ofereix una amplada de 7,15 m, l'alçada és de 3,20 m i la profunditat arriba als 9,75 m; l'amplada del pilar central és d'un metre. D'acord amb aquestes dades, el volum del doble forat és de 195 metres cúbics.

A mig kilòmetre escàs seguint via avall hi trobem el pont que fa tretze. Som exactament al PK 31,060 en un indret on el terraplè és francament baix cosa que determina la seva poca alçada que ara només és de 2,05 m; d'amplada en té 7,19 i la profunditat s'estima en 10,15 m. Aquí el pilar central és una mica més ample, 1,12 m i un elemental càlcul ens diu que el seu volum depassa els 128 metres cúbics.

Reprès el camí, quan ens situem al PK 30,370 ens aguarda el pont catorzè que ofereix les dimensions següents: 7 m d'amplada, 3,25 d'alçada, i la profunditat s'estima en 9,50 m. Si tenim en compte que el pilar central és d'un metre de gruix, el volum d'ambdós ulls és de 186 metres cúbics.

A l'indret d'aquest pont hi desguassa el fondo de les Teixeres, vall important per la seva longitud, a la qual, durant el seu curs, s'hi abonen d'altres de menors que l'ajuden a fer gran.

Una mica més avall, just al PK 29,990, ens hi aguarda el quinze pont amb unes característiques dimensionals semblants a l'anterior, però bona part més baix també degut a la poca altura del terraplè. Aquest ens ofereix una amplada de 7,10, una alçada de 2,20 m, i la profunditat s'estima en 9,50 m amb la qual cosa es calcula un volum de forat de 127,50 metres cúbics. El gruix del pilar central és d'un metre.

Caminant no gaire depressa, en cinc minuts ens plantem damunt del setzè pont situat al PK 29,750, just a la sortida de l'ampla corba que enfila cap a l'estació de la Floresta. El pont en qüestió es pot ben dir que és un calc de l'anterior doncs en repeteix exactament les dimensions.

Bo i no tenir-ne constància exacta, no sembla creïble que la pedra emprada en la construcció d'aquests sis ponts amb coberta plana, procedís de la pedrera de Sant Bonifaci esmentada adés. Sense poder afirmar-ho amb rotunditat, sembla més lògic creure que fou extreta de les grans

pedreres de l'Esparreguera, importants jaciments petrís ja documentats a mitjan segle XIX, situats al marge dret de la vall a molt poca distància de la via.

Si considerem que aquesta mitja dotzena d'exemplars foren obrats en un espai de dos quilòmetres i que les pedreres esmentades eren a 1,8 km del pont més distant, no sembla forassenyat suposar que la primera matèria procedia d'aquest indret. D'una banda, per les facilitats d'extracció atès que els jaciments es trobaven en plena explotació; i de l'altra, la proximitat física que abaratia considerablement la sempre creixent despesa del transport. Decididament sembla que no van desaproveïtar l'oportunitat.



Pont n 14

Per arribar al pont següent, aquesta vegada haurem de caminar gairebé 2 km, passar l'estació de la Floresta i deixar la població darrere nostre. Al llarg d'aquest trajecte, la via queda pràcticament avorada als desmuntats de la banda esquerra i el terraplè que hi ha just a l'indret de la Floresta, esdevé el mur que encaixona la vall.

Les necessitats de desguàs en aquest paratge s'albiren mínimes per als constructors del ferrocarril (que en aquest aspecte van demostrar ser previsors en tot moment) que hi van obrar dos pontarrons preciosos, suara incomprendiblement taponats per les obres d'eixamplament de la calçada, cap als inicis dels anys 70 com d'altres n'hi ha durant el trajecte.

És justament al PK 27.800 on trobarem el penúltim pont, en un terreny quines característiques ens recorden les del sisè que arreplega les aigües de les Comes Tarrojes. En aquest cas, és el fondo del Comellà el que hi abona; una fondalada de més de 4 km de llargada, de desnivell suau i aspecte pacífic que, d'antuvi, no dona la impressió d'ésser perillosa ni en el cas de maltempsades extremes. Tot i això, hom recorda haver vist aigua viva al fondo del Comellà diverses vegades en temps de pluges persistents i aigua corrent sobtada després d'alguna tempesta seriosa. En tot cas, la necessitat de desguàs resulta evident i la presència del pont en aquest indret és la conseqüència de l'aplicació del sentit comú.

No he de negar que l'estudiós pot fer un gest de sorpresa en ensopegar amb aquest exemplar doncs, tant el plantejament constructiu com l'aspecte estètic i l'afaiçonament de la pedra, suposa un retorn al concepte clàssic dels ponts amb coberta d'arc de mig punt quan semblava que els coberts amb llosa ja havien imposat definitivament la seva hegemonia.

Doncs no és així i no sabem trobar altra explicació que no sigui obrar ponts amb coberta de volta allí on els terraplens són alts (com en aquest cas), i els de coberta de llosa on els terraplens són més baixos doncs el pes a suportar és menor i ja sabem que la coberta de volta té molta més resistència que no la de llosa. Aquesta, tal vegada, podria ésser la raó que expliqués el canvi comentat.

El pont en qüestió, també es veié afectat per l'eixamplament de la calçada de la via fins l'extrem de fer desaparèixer la boca de sortida del cantó dret i deixar molt enrunada la del cantó esquerre, fet que ens va reclamar unes hores de treball quan vam voler fer-hi els amidaments i treure'n fotografies. Per més inri, els irresponsables de l'obra d'eixamplament, van fer passar per l'interior un tub de formigó de 60 cm, sàvia mesura que va reduir notablement la capacitat de desguàs fins deixar-la a una novena part, per acabar taponat completament al cap de poc temps.

Conseqüència d'aquesta genialitat, hom recorda haver vist l'extrem del fondo del Comellà convertit en un autèntic pantà després d'una maltempsada impressionant.

Aquest és el pont més petit de tot el trajecte doncs amida 1,45 m d'amplada, 1,90 d'alçada i n'ignorem la profunditat pels motius comentats, però considerades les característiques del terreny, no ens sembla erroni estimar-la en uns 14 m, doncs servo viu el record de quan era adolescent, d'haver-lo traspasat de banda a banda amb altres companys tan entremaliats com jo, i em semblava francament interminable. De bon grat hauria reulat quan era a mig trajecte...

Finalment -tot arriba- sortim a l'encontre del darrer pont ubicat al PK 27,200 construït damunt mateix duna antiga carrerada de l'antic terme de Castellots, per quina raó és popularment conegut com el Pont de la Carrerada. Més ençà, a finals dels anys 20 del segle passat, s'hi va fer passar la nova carretera de les Borges a l'Espluga Calba, fet que va fer augmentar significativament la freqüència de pas de la gent del nostre poble i la dels pobles veïns que anaven i venien de les Borges usant aquesta moderna via de comunicació. Aquest trajecte fins aquell present es podia fer per diferents camins alternatius els quals, val a dir-ho, gairebé sempre oferien un estat deplorable.

Atesa la situació estratègica on es trobava ubicat, el Pont de la Carrerada fou dinamitat el gener del 1939 dos dies abans de l'entrada dels nacionals a la Floresta, motiu pel qual no va quedar ni un mínim vestigi del pont original. Amb la mateixa finalitat, els soldats republicans van dinamitar un pont de tres ulls situat uns 50 m de distància al bellmig de la Burgosa, quedant completament tallada la carretera. Aquest, però, era l'objectiu.

Un veí del poble, carregat d'anys i de memòria fresca, sortosament, que tot sovint havia de passar aquest pont per accedir a una finca de la seva propietat, ens recorda que originalment va ser construït de pedra i la cobera també era de volta de canó. Excepcionalment, aquest exemplar no tenia murs d'ala exteriors com els disset ponts anteriors; segurament degut al fet que no era previsible el pas de gaire aigua ni en les circumstàncies més adverses atesa la seva ubicació. Més que un pont per al desguàs, era un pont per facilitar el pas de persones, animals i els vehicles de transport.

Amb les dades aportades per l'impagable informador, el Pont de la Carrerada primigeni venia a tenir uns 2,60 m d'amplada, 4 m d'alçada i la profunditat podria estimar-se en 7 m, dimensions que abonarien un volum duns 70 metres cúbics.

Després de la contesa bèl·lica, fou reconstruït amb formigó i la coberta era de llosa. En fer l'obrament es va dotar de majors proporcions pensant ja en les característiques dimensionals dels moderns mitjans de transport per carretera i, curiosament, fou dotat de murs d'ala exteriors per quina raó, tot plegat res no tenia a veure amb el pont bastit quan es va fer l'estesa de la línia del ferrocarril.⁸

A partir d'ací, la vall de la Burgosa i la via fèrria que sempre havien caminat juntes d'ençà de la seva entrada a les Garrigues, se separen definitivament: la primera segueix el seu curs natural avorant-se una mica cap a la dreta, i la via ho fa cap a l'esquerra per tal d'aprofitar la planitud que pocs obstacles havia de posar a la tasca constructora del ferrocarril fins arribar una mica més avall de l'estació de les Borges on es produeix el retrobament d'ambdues companyes de viatge... Però ara ja no és la Burgosa la companya doncs la gegantina Femosa l'ha engolida per sempre més un cop passada la Font Vella

Hem arribat a les terres regades pel Canal d'Urgell: el territori s'ha obert considerablement i ofereix una suavitat que l'esperit agraeix. L'horitzó s'eixampla infinitament alliberat ja dels acci-

8. Amb motiu de les obres de millora de la carretera dutes a terme a mitjan anys 90, al costat mateix d'aquest pont se'n va bastir un altre molt més ampli d'acord amb les necessitats actuals dels transport per carretera i les de l'esdevenidor si considerem la generositat de les seves proporcions. No cal dir que el vell "pont de la Carrerada" ha quedat fora d'ús.

dents geogràfics que l'encaixonaven i abasta distàncies incalculables. Orogràficament i paisatgísticament, l'usuari del tren es troba en un altre món...

L'AIGUAT DE SANTA TECLA

El fet que en vint-i-un mesos quedés estesa la via des de l'estació de Vinaixa a la de les Borges, superant els 16 km de distància que les separa i les dificultats orogràfiques que presenta el territori fins arribar pràcticament a l'estació de la Floresta, va concedir una certa euforia a l'empresa constructora i



Pont n 15

més si es té present la feïnada que comportava obrir pas entre els desmunts, terraplenar la vall per tal de nivellar el camí i construir-hi els catorze ponts, objecte de la nostra atenció al capítol anterior. Un veritable rècord operatiu que no podia aportar altra cosa que satisfacció. Ja tocava.

Però, un cop més, l'adversitat faria bona la dita popular que afirma allò de l'alegria dura poc a la casa dels pobres (els pobres eren els accionistes de l'empresa que jamai van recuperar la inversió feta),⁹ puix al cap de tres mesos de l'arribada del ferrocarril a les Borges, va esdevenir aquella maltempada descomunal i tràgica per les nombroses víctimes mortals que va produir (520 morts a Catalunya) i els immensurables danys ocasionats al territori, a les infraestructures viàries, molins, edificis i altres instal·lacions. La història el recordarà sempre com l'aiguat de Santa Tecla atès que el malastre va succeir entre la nit-matinada del dia 22 al 23 de desembre, data que l'església celebra la festa de la patrona tarragonina.

Al captard d'aquell infaust jorn va començar a tronar i ploure amb una intensitat i una persistència no recordada pels nats d'aquell present. Els meteoròlegs d'ara ens diuen que bona part del principat es trobava sota els efectes d'una gota freda perillósíssima. Estimacions empíriques (no científiques) valoraven sobre els 350 litres metre quadrat la pluja caiguda en poques hores, amb les variacions en més o en menys en distints indrets que cal considerar en fenòmens d'aquesta naturalesa.

Sense entrar a discutir ara l'exactitud d'aquesta estimació, cert és que les conseqüències derivades d'un aiguat tan extraordinari, havien de resultar fatalment catastròfiques. I ho foren: la vall de la Burgosa, com moltes altres del país, es va enfadar de veritat i a la Floresta, el meu poble, va causar deu víctimes mortals, es va endur una casa de soca-rel, altres tres quedaren greument danyades i dos molins d'oli ensorrats parcialment. Encara avui resten vestigis d'aquella tragèdia que tan mal record va deixar en la memòria dels nostres avantpassats més immediats.¹⁰

9. L'exploració del ferrocarril va resultar deficitària des del principi i, naturalment, els accionistes estaven francament decebut doncs els resultats econòmics no abastaven ni de lluny les previsions fetes sobre el paper. En la pràctica, la realitat va ésser tota una altra.

El 1884, la potent companyia ferroviària "Camino de Hierro del Norte de España", després de moltes pressions a mode d'una moderna OPA hostil, va adquirir les 50.000 accions de la "Compañía del Ferrocarril Lérida-Reus-Tarragona". Per més inri, les accions van ésser convertides en obligacions amortitzables en 65 anys al 3%.

Per franquista decret, el 1.941 la companyia "Camino de Hierro" va quedar inapel·lablement incorporada a RENFE en unes condicions francament desconsiderades per abusives, pròpies de l'autoritarisme del nou règim, amb el qual els accionistes van perdre definitivament els escassíssims drets que tenien a la companyia, vuit anys abans de finir el termini legalment establert al seu dia.

10. Hi ha referència documental que al juliol del 1842 es va produir un perillós aiguat que va causar seriosos danys a l'agricultura. Més ençà, el 1908, es parla d'un altre que va portar gran preocupació als habitants d'aquella part del poble tan durament castigada per l'aiguat de Santa Tecla. En cap cas es parla de víctimes humanes.

Però un cop fetes les consideracions que hom estimi pertinents referents a l'excursion quantitat d'aigua caiguda com la principal causa del malastre florestí, no és menys cert que aquesta va comptar amb un poderós aliat que va ajudar-la decisivament en la contundència de la maldat: aquest aliat no fou altre que l'obra de la línia del ferrocarril de recent construcció; qui ho havia de dir? Hom, que ja no és jove, recorda que els ancians el poble quan rememoraven aquest fet, n'explicaven la causa amb una sentència lapidària: "La



Pont n 16

culpa van tenir-la el ponts de Sant Bonifaci, que es van esbotzar". Ho deien així, esqüetament, sense altres arguments i matisos que poguessin satisfer plenament la nostra curiositat per esbrinar quelcom.

Evidentment ens trobem davant d'un simplisme greu doncs, si donem per bona l'explicació amb la nuesa argumental amb que ens era manifestada resulta, en lògica deducció, que foren els susdits "ponts de Sant Bonifaci" la causa principal del desastre i no pas l'aigua caiguda. Increïble de totes totes, però no he de negar que al seu dia (d'això ja fa més de quaranta anys) aitals comentaris van sembrar la llavor de la curiositat en la meua pensa i ja de més gran em vaig proposar d'arribar al fons de la qüestió en la mesura del possible o, si més no, trobar una raó més convincent que donés consistència a aquella mena de veritat a mitges, doncs servava el convenciment que, malgrat la simplicitat, no era per si mateixa una afirmació gratuïta.

Després d'un llarg període recercant informació, de fer consultes a persones mereixedores de crèdit, d'haver tingut el privilegi d'escoltar de viva veu el relat que del succès en feia un supervivent de l'aiguat, el patrici Anton Torné i Anglès (a) "el Sr. Ton del Geroni", que va salvar la vida en poder abraçar-se a un jou de fusta, d'haver consultat algun document que hi feia referència explícita i haver-me fet present in comptables vegades als indrets puntuals on es va generar la malvestat més gran de tota la història local (va causar més morts i més destrucció que la Guerra de Civil) amb la finalitat de poder copsar amb tota l'amplitud les característiques físiques del territori que va propiciar-la, hom arriba a la conclusió que en realitat fou deguda a un cúmul de circumstàncies adverses que van coincidir —com si prèviament s'haguessin ficat d'acord, ailàs!— en tràgica oportunitat per augmentar considerablement els efectes devastadors d'aquella imponent maltempada. No en faré esment una per una puix el lligam que serveix totes entre si em permeten agrupar-les en tres grans apartats, amb l'esperança també que d'aquesta forma aconseguiré fer més entenedors els comentaris.

En primer terme —encara que sigui una obvietat— hem de considerar els 350 litres metre quadrat d'aigua caiguda en el breu termini de sis o set hores com un flagell per si mateix atès que la relació quantitat-temps ja ens fa intuïr una desproporció de conseqüències francament perilloses, i més quan la terra completament amarada, ha perdut totalment la seva capacitat de fer la funció d'esponja i retenir una part de l'aigua caiguda. Crec que ja no cal insistir més per aquesta banda.

En el segon apartat, cal pensar en el pas franc que tenia l'aigua per desguassar de manera convenient doncs és ben sabut que les valls en el seu curs, a més de rebre l'aigua pervinent dels barrancs, les torrenteres i les fondalades que hi aboquen, s'aixamplen i s'estrenyen capriciosament sense solució de continuïtat.

La vall de la Burgosa quan s'enfila de dret en vistes de la Floresta (aquí el topònim és "l'Esparreguera") es va estrenyent gradualment: quan és a l'indret del poble, encaixonada entre el terraplè de la via i el coster que serveix el petit altiplà on està construït. Més endavant, ja pràctica-

ment a la sortida del nucli urbà, a l'època de referència, la vall es troba constrenyida per un obstacle artificial situat en posició perpendicular a ella: al cantó dret, la imponent mola del castell, edificat damunt d'un sòlid basament de pedra natural de més de dos metres d'alçada, amb unes parets de gairebé 1'5 m de gruix, que al moment de la torrencada actuava a mode de resclosa que barrava el pas de l'aigua. Al cantó esquerre, a poc més de 25 m de distància del castell, començava un reng de cases ubicades al peu de l'antic camí de l'Albi les quals, juntament amb el castell, formaven el carrer de l'Església. No cal dir que aquests edificis, atesa la seva situació, també van ser un obstacle que impedia el pas de la rubinada que en condicions normals hauria desguassat per dos ponts obrats al bell mig de la vall que, repeteixo, en aquest punt no tenia més amplada de 25 metres.

És cert que els antics habitants d'aquests rodals van donar-hi profunditat conscients del perill que podria suposar un possible aiguat per a la integritat física de les cases de la banda esquerra del torrent construïdes al damunt d'un ferm dau de pedra, semblantment com ho estava el castell, tenint en compte, però, que ni l'estructura d'aquests edificis ni el gruix de les parets tenien la resistència que ofería aquell edifici senyorial. Dissortadament, aquella malhadada matinada de Santa Tecla es va fer realitat el que fins aquell present havia estat només un hipotètic càlcul de probabilitats: la primera casa del cantó esquerre, propietat de Llorenç Llopis, va ésser arrencada de soca-rel del seu fonament. Moriren ofegats el seu propietari, la seva nora, dos nets i un noi d'Arbeca que es trobava entre ells aquell jorn atziac. La casa següent "cal Cassó" va patir la destrucció de tot el davant. Afortunadament aquells dies estava deshabitada i els propietaris vivien a Manresa raó per la qual no s'hi van comptar víctimes.

Com que amb aquesta destrucció l'aigua ja s'havia obert pas, la tercera casa del reng, "cal Sargaire" no va sofrir danys irreparables però sí desperfectes de consideració als baixos on hi havia un molí d'oli. Amb tot, l'aigua va arribar fins al menjador situat a la primera planta i els set habitants de la casa es van salvar mercès a poder accedir a un alt terraplè sortint per la porta del darrere.

A l'altra banda de la vall, o sigui, al cantó del castell, les coses no van anar gaire millor: una creu de terme plantada davant d'un preciós portal de pedra pel qual s'accedia a una mena de clos que envoltava el castell, va desaparèixer brutalment arrencada per la fúria dels elements quedant escampades les peces a una distància considerable. Del magestuós portal esmentat no en va quedar ni rastre i, així com la creu es va tornar a refer aprofitant les pedres originals que es van poder recuperar, el portal es va perdre per sempre més. De la primera vivenda instal·lada al castell, "cal Anton", l'aigua es va endur un afegitó obrat a la part darrere causant la mort de les dues persones que hi habitaven, una dona i una criatura de pocs anys. A la casa veïna, "cal Quico", també va quedar considerablement malmès l'afegitó del darrere i el celler. Sortosament ni hi va haver cap víctima... de danys, tants com vulgueu.

Uns 60 m més avall i al mateix cantó del castell hi havia la casa pairal més antiga de la Floresta, "cal Geroni" composta per dues vivendes, un molí d'oli i altres instal·lacions domèstiques. La rubinada es va endur la meitat de la primera casa, la més propera a la vall, causant-hi tres morts i l'ofegament de tres mules. A la casa del costat, als baixos de la qual hi havia el molí, no s'hi va produir cap víctima humana doncs els habitants tenien fàcil accés a l'era de la casa situada en un minúscul altioplà adjacent; però els danys causats al molí, als estables i al corral foren verament



Pont n 17

quantiosos i només superables per l'inqüestionable potencial econòmic d'aquella família. Les cròniques de l'època ens diuen que al pas més estret, l'aigua va arribar a una alçada de quaranta pams!

Tot lamentant tanta desgràcia humana, hom es pregunta una i altra vegada si a les víctimes no els hauria estat possible escapolar-se preveient les conseqüències d'aquell temporal desmesurat. Evidentment mai no sabrem perquè van deixar de fer-ho; el que sí tenim ben clar, a banda d'hipotètiques previsions en funció a l'aigua que queia, és que ignoraven per complet que quedant-se a casa estaven tancats en una trampa mortal. La consideració d'aquest fet puntual ens emmena a la contemplació del tercer aspecte de la desgràcia. Veiem-lo.

L'ermita de Sant Bonifaci i unes quantes cases que hi ha al voltant, es troba a uns 5 km distant de la Floresta ja al terme municipal de Vinaixa i és ubicada en un petit altiplà al costat esquerre de la Burgosa pràcticament al peu mateix d'un bosc de pins i matolls on el terreny es planta fins abastar un desnivell considerable. Aquest bosc és conegut per la gent de la contrada amb el nom de "el Sot de Sant Bonifaci" o, simplement, "el Sot", per cert molt freqüentat a la temporada pels boletaires dels pobles veïns.

A poca distància de l'ermita, en direcció Nord hi passa la línia del ferrocarril. També a escassa distància, en direcció cap a la Floresta, la vall hi fa una àmplia raconada de forma gairebé semi-circular d'uns 200 m de tinguda a la qual, per immediatesa física hi aboquen les torrenteres del "Sot" pràcticament sempre de forma violenta per poca aigua que hi bellugui atès el gran pendent del territori. Al centre d'aquesta raconada hi ha una espècie de meandre que s'integra al terraplè de la via que la converteix en una mena de doble cul-de sac sense arribar a incomunicar-la.

Atès que pels extrems queda closa pels desmuntats del ferrocarril a banda i banda del meandre s'hi van construir sengles ponts que, en cas de necessitat, facilitessin el desguàs vers el curs natural de la vall. Lògica previsió.

La nit-matinada del 22 al 23 de setembre del 1874, de tan mal record, els "ponts de Sant Bonifaci" van funcionar a la perfecció mentre l'aigua va baixar clara. El problema es va generar quan per causa de la gran impetuositat de la pluja van començar a baixar del "Sot" rames, arbutos, troncs i tota mena de malesa boscana els quals, arrossegats per l'embranchida indeturable de l'aiguat, anaven taponant progressivament l'ull del pont que hi donava sortida fondo avall. A aquesta labor obstructiva també hi van contribuir les nombroses pedres que per la mateixa causa s'anaven desprenent del meandre esmentat que havien quedat estovades amb motiu de la recent obra del ferrocarril i que potser foren l'origen del taponament.

Arribat el moment que el pont en qüestió va quedar cegat del tot, la Burgosa, des d'aquest punt fins el mateix origen, es va convertir en un veritable pantà de prop de 10 km de longitud. El terraplè de la via (molt alt en aquell indret) feia la funció de presa. Si tenim en compte que l'estesa de la línia era una obra recent, i que a l'època no hi havia —com ara hi ha— les possibilitats de pisonar les terres sobreposades, l'obra en conjunt encara no havia tingut temps "d'assentar-se" o sigui d'assolir la resistència que només podia concedir-li el pas dels anys; d'aquesta faisó, el terraplè es va esbotzar. Òbviament va fer-ho a l'indret del pont comentat que, indubtablement, era el punt més feble.

Posats a filar prim, hom considera que, a banda dels elements citats, va haver-hi un altre motiu que va afavorir el taponament del pont: es tracta de que la via talla la vall en sentit esviaixat i, per aquesta raó, l'ull del pont no era perpendicular al centre de la vall, la qual cosa determinava que els elements sòlids arrossegats per l'aigua enlloc d'encarar-se de dret cap al forat, ensopeguessin primer amb el mur d'ala del cantó esquerre del pont i perdessin bona part de la seva velocitat. Aquest alentiment realment inoportú just en aquell indret tan problemàtic facilitava molt l'acumulació de materials, fesse primera del que després fóra el taponament definitiu que va donar origen a l'enorme pantanada.

Tan bon punt es va obrir l'enorme esvoranc al que representava el mur de contenció, l'aigua va fugir amb una agressivitat esfereïdora que, per acabar-ho d'adobar, es reforçava progressivament amb l'aportació incondicional que li tributaven els barrancs i les torrenteres adjacents destacant pel seu propi volum el "fondo de les Teixeres" quina importància hem comentat anteriorment. La suma de tanta aigua incontrolada convertia la rubinada en una espècie de cavall desbocat de traça apocalíptica amb una capacitat destructora que arruïnava implacablement tot el que s'oposava al seu pas.

La contemplació d'aquest fet extraordinari, potser ens ajudarà a entendre perquè els florestins habitants dels costats de la vall no podien preveure un ensurt d'aquesta magnitud. Ben segur que s'adonaven com creixia el volum de l'aigua al mig del torrent i no descartàrem pas que el sentit comú (en aquest cas més aviat el sentit de la supervivència) els mantingués alerta arribat el cas que la gravetat de la situació aconsellés la sortida amb possibilitats d'èxit. També és comprensible que, atesa l'hora, la fosca que imperava i el propi temperi, sotgessin el màxim abans d'anarse'n, però la sobtada presència d'aquella descomunal massa d'aigua que de forma incontenible va irrompre en aquell indret, no va concedir a les malaurades víctimes ni la més minsa possibilitat de salvació, consumant-se en pocs segons la tragèdia anteriorment descrita.

Un calc d'aquesta mateixa situació va ésser la causant de les catorze víctimes mortals a la partida "la Font Vella" prop de les Borges.

L'esbotzament del pont gran de "Sant Bonifaci" i de pràcticament tot el terraplè, va activar amb tanta fúria l'entrada de l'aigua pel pont de l'altre extrem de la raconada que va endur-se'l sense remei en no poder suportar la pressió de l'incalculable quantitat d'aigua retinguda en aquell ocasional pantà.

D'aquella feta, "els Ponts de Sant Bonifaci" van quedar per sempre més satanitzats en la memòria col·lectiva dels contemporanis que en van ser testimonis i també en la dels seus successors que els consideraren els causants de tanta malesa cosa que, com hem vist, no és del tot certa. Hom serva la ferma convicció que els ponts en qüestió van ésser construïts amb la mateixa solidesa que ho foren la resta que hi ha en el curs de la vall. Que reventés el terraplè per les causes que coneixem, penso que és quelcom atribuïble a la suma d'un cúmul de circumstàncies adverses.

No cal dir que la línia del ferrocarril va quedar seriosament danyada en diversos indrets per causa de "l'aiguat de Santa Tecla"; entre aquests, el curs del riu Francolí destaca per la gravetat dels desperfectes ocasionats.

Entre coses i altres, la lògica alegria d'haver pogut arribar a l'estació de les Borges el 17 de juny de 1874 aviat quedaria enterbolida pel retard ocasionat per les labors de reconstrucció i reparació de tantíssims danys puix, no fou fins el 18 d'octubre de 1876 quan va poder circular altre cop una màquina pervinent de Tarragona, segons ho testimonia un document de l'època de la forma següent: "Oy a las doce y cuarto poco mas o menos fue el primer dia que pasó la maquina hasta las Borjas de Tarragona desde el desecho de las Aguas de Santa Tecla de 1874" (*Libro de barias notas*, de Geroni Verdés i Solé, pàg. 62).

Òbviament, també van ser reconstruïts els ponts de Sant Bonifaci, però crec que en aquesta ocasió no es van obrar com ho havien estat primigèniament seguint els cànons estètics i constructius de la resta, bastits amb coberta de volta de canó i que semblen calcats del mateix patró, amb l'única diferència de les dimensions, calculades en cada cas segons la seva funció pràctica.

En fer la inevitable comparació prenent per base les variants observades—que prou ens van intrigar quan vam detectar-les—, referides sobretot a la reconstrucció de la volta, aquesta vegada feta amb maons col·locats de cantell, es pot deure a les presses per enllestir-la com també a motius pressupostaris; i no crec forassenyat pensar fins i tot que l'empresa constructora ja no comptava amb l'equip de bons picapedrers-obradors dels ponts originals per a refer les pedres adovellades de la volta desaparegudes torrent avall i ben segur colgades de fang. Tornar a activar la pedrera i

trobar la gent idònia, possiblement hauria resultat d'un cost molt superior i, alhora, s'hauria necessitat bona part més de temps per afaiçonar la pedra necessària. Per aquests motius, és de creure que l'ús de l'obra de fàbrica solucionava avantatjosament ambdós aspectes. Del que sí estic convençut és que es va tornar a encendre el forn de calç per tal de fornir el material de cohesió necessari per a la reconstrucció dels ponts esbotzats per aquella indescriptible maltempada: encara avui s'entreveu inequívocament que la pasta emprada per a subjectar els maons era feta de calç i d'arena.



Pont n 18

La mateixa reflexió que em faig pels ponts de Sant Bonifaci, em serveix pel sisè pont que presenta unes característiques semblants; aquest amb els signes evidents d'una labor de reconstrucció que presenta alguns trets certament matussers, i més si es compara amb els comentats que ofereixen una pulcritud d'execució francament admirable. Sens dubte les presses excessives —des de sempre enemigues irreconciliables de la feina ben feta— hi van deixar imprompta indel·leble de la seva presència. Amb tot, les circumstàncies excepcionals que van determinar-les, ens abonen cap a la comprensió puix en cap cas fan deixadesa de la màxima virtut exigible en aquest tipus d'obrament: LA SOLIDESA. Alhora servem la més profunda convicció que originalment, el sisè pont que s'enfronta al desguàs de “les comes Tarrojes”, fou bastit amb criteris estètics i arquitectònics tan rigorosos com la resta de ponts construïts amb “volta de canó” i igualment admirable oimés si recordem els 22 m de profunditat

MOT A LA FI

La Burgosa i el camí de ferro aviat farà 130 anys que caminen junts. El temps que per res ni per ningú passa baldiu, també ha causat mutacions en la fesomia d'aquesta singular parella, que abasten trets incomparables quan es pren per referència com eren ambdós aquell llunyà 1874.

La vall, un cop superat l'inevitable impacte territorial, el paisatgístic que va suposar l'estesa de la via (possiblement per aquelles calendes no es parlava de l'impacte mediambiental) que van determinar la partició d'algunes finques, altres van quedar escapçades i moltes inevitablement mal comunicades, es va convertir en un veritable jardí gràcies a la diversitat de conreus que s'hi feia i a l'aprofitament total del terreny mercès a l'esforç dels infatigables propietaris. Avui, per contra, presenta signes preocupants de deixadesa, d'abandonament i alguns herms per als quals no s'hi albira redempció a curt termini. Molts ens sentiríem satisfets si algú ens garantís que no aniran en augment...

Sense discussió possible, bona part més positiva ha estat l'evolució de la línia, sobretot des de 30 anys ençà que ha experimentat una constant renovació que a la fi és la necessària posada al dia pròpia d'un país avançat.

L'eixamplament de la calçada al començament dels anys 70 va comportar la total desaparició de les nombroses caselles que es trobaven al llarg de tot el trajecte; edificis confortables al seu temps construïts en punts de pas estratègics que acollien els obrers encarregats de la vigilància i la cura del tram que els era assignat mentres que l'esposa, “la guardessa” tancava el trànsit del pas-nivell corresponent a fi d'evitar possibles accidents. Algunes d'aquestes caselles (p.e. la de la

Floresta) van ser habitades fins molts anys després de la guerra civil.

Aquest eixamplament va donar pas a l'electrificació de la línia que al seu torn va determinar la substitució de bona part del material rodant, ja caduc, per un de més modern, més ràpid, més net i més silenciós. Les antigues travesses de fusta es van reemplaçar per altres de formigó i els rails de 18 m de llargada van ocupar el lloc dels antics que eren molt més curts; a més, mitjançant acurades soldadures foren eliminades moltes juntes de dilatació la qual cosa comporta una circulació més suau dels trens a distància abismal d'aquell monòton crac-crac produït pel contacte de les rodes amb les juntes dels rails.

Moltes estacions es van remodelar prescindint al mateix temps de les vetustes instal·lacions de càrrega i descàrrega, ara completament obsoletes, i es van tancar... Altres van ser enderrocades i fetes de nou i al cap d'uns anys també es van tancar. Costa entendre tanta despesa inútil.

Actualment, viatjar en tren resulta francament còmode i econòmic si es compara amb la despesa que genera l'ús de l'automòbil si l'usuari hi va sol. Però el tren segueix tenint una assignatura pendent amb els viatgers: la manca de puntualitat, problema endèmic encara no resolt malgrat els grans avenços tècnics aconseguits. Deu ésser una qüestió genètica...

Arribats als anys 90 al tram de la via corresponent a la Burgosa s'hi van obrar tres passos elevats i quatre ponts de formigó amb una millora notable dels camins que hi emmenen per tal de facilitar el pas cap a les finques situades a l'altre costat de la via, en substitució del nombrosos i perillosos passos-nivell, obligant a més de quatre a fer una notable volta per accedir a la seva propietat; però la seguretat viària feia imprescindible aquesta moderna infraestructura atesa l'alta velocitat i la freqüència de circulació dels trens doncs es tractava d'evitar accidents greus dels que ja n'hi havia lamentable precedent.¹¹ A la fi, la motorització de la moderna pagesia minimitza l'inconvenient, i la tranquil·litat que dona el no haver d'estar pendent del tren al moment de travessar la via, compensa a bastament l'haver d'allargar una mica més el camí.

Fa pocs dies em trobava just a la boca del túnel quan va passar rabent un comboi de viatgers; calculo que podia circular almenys a 120 km/h. Veure'l capbussar-se cap a l'interior del túnel a aquella velocitat em va impressionar d'allò més. Automàticament el rellotge de la memòria de cop i volta va retrocedir 50 anys i em semblava veure sortir de la darrera corba la negra fumarada d'una màquina de vapor que amb més fatic del desitjable anava pujant el comboi amb una lentitud desesperant mentre es feia notòri com a cada esbafeg se li anava acabant la força i d'un moment a l'altre es desdiria de l'empresa...

La veu del car amic Josep Preixens quina col·laboració impagable ha fet possible aquest treball, em va treure de l'abstracció. Des d'ací l'hi faig palès el més profund agraïment.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

Tarrés: Tesel·la Nacional, Ramon M^a Arbós i Palau – Antoni Arbós i Pasqual. 1999.

Cent anys de ferrocarril a Juneda, Josep M^a Albaigès i Olivart 1977.

Les principals vies de comunicació a la comarca de les Garrigues (Inèdit), Jordi Pous i Albert Solé i Rubio 1982.

L'aiguat de santa Tecla, Josep Iglésies i Fort, 1974.

Libro de barias notas, (Manuscrit) Geroni Torné i Solé 1875.

Arxiu Municipal de la Floresta.

Arxiu Parroquial de la Floresta.

Arxiu particular.

11. A la dècada dels 80 un tren de viatgers va col·lidir amb un autocar ple de nens just quan aquest travessava la via en un pas-nivell al terme de Juneda. L'ensurt va causar nombroses víctimes entre els infants i alguns dels adults que els acompanyaven cap a una granja-escola.