

Ebre

La roda, el carro i qui va ser el darrer carreter de Gandesa



ANTON MONNER
Cronista de Gandesa

Crònica

Símbols. La roda té vuit braços que simbolitzen la regeneració i la renovació coneguda per la Creu de les Vuit Beatituds, representada al lateral de la magnífica portalada romànica de l'església arxiprestal de Gandesa

El món actual fa servir la roda cada dia per multitud de tasques. La seva invenció va ser un descobriment transcendental i resultat de llargues observacions de moltes generacions que adquirien consciència per construir nous instruments. Segurament la primera roda van ser la dels alfarers quan van trobar la manera d'impulsar-la mecànicament invertint un temps inferior per emmotllurar el recipient de fang i perfeccionar-ne la forma.

La primera roda coneguda es va trobar a Mesopotàmia el 3200 aC. La seva invenció es va anar perfeccionant, aplicant-la sobre el trineu que era el mitjà de transport més antic que avançava per la força de l'home o d'un animal. En posar-hi la roda amb un eix central es mogué amb menys esforç i més capacitat de càrrega. Sembla que l'any 2000 aC el trineu es va convertir en carro de dues o quatre rodes. I en domesticar el cavall, ja serviria de transport habitual.

Els celtas

Durant els temps protohistòrics, el poble celta protagonitzà l'admiració i el culte diví per la roda. La rotació exercia auguris druídics i era símbol de progrés i de radiació solar. Donà pas al pentagrama com a símbol dels pitagòrics, usat com emblema per l'Orde del Temple i posteriorment per l'Orde de l'Hospital.

La roda té vuit braços que simbolitzen la regeneració i la renovació coneguda per la Creu de les Vuit Beatituds, representada al lateral de la magnífica portalada romànica de l'església arxiprestal de Gandesa, amb altres símbols escultòrics, del bé i del mal càtars –el colom i el porc– i els reis maies, expressat per les riqueses que posseïen, i, de gran significat històric per ser esculpits tres-cents anys abans de la conquesta d'Amèrica pel regne de Castella.

Van ser els romans els grans introductors dels carruatges en la seva vida ordinària. Però calia disposar de camins adequats per fer-



La Creu de les Vuit Beatituds, a l'església de Gandesa. FOTO: JOAN REVILLAS

los circular. Als deserts mesopotàmics podien emprar-los per ser superfícies més o menys planes. A les zones accidentades orogràficament ja no disposaven de la mateixa facilitat per fer funcionar els carros. Necessitaven construir unes calçades per fer-los rodar. I el gran desenvolupament de Roma es degué a la construcció de vies de diferents categories i amplituds. I gràcies a aquestes construccions que arribaven a totes les poblacions del seu imperi, el seu poder va ser immens i durador.

Via Edetària

Tant és així que durant l'època romana, de Gandesa a Tortosa, per la via Edetària, que era de tercer ordre, s'hi arribava en tres

hores. Però quan els visigots s'apoderaren del nostre territori, les vies s'anaren deteriorant, i per recórrer el mateix tram es necessitaven 9 hores. De Gandesa al Pinell i de les Armes del Rei de Prat de Comte a Xerta no s'hi podia rodar. Aquest camí s'havia de cobrir amb cavalleries, a peu o a cavall.

Va ser a partir del 1860 quan van començar a obrir carreteres a la nostra zona. Però el tram de Gandesa a Xerta, pels molts barrancs existents, les pluges destruïen el paviment i hagueren de passar 50 anys, ja fins al 1915, quan els carros, i ja coincidint amb l'aparició dels vehicles motoritzats ja hi podien transitar amb relativa facilitat. Existeixen documents de principis del se-

gle XX que per les pluges del moment, es destruïen els vials i els viatges tardaven 9 hores, entre Tortosa i Gandesa. Molts carros carregats de vi bolcaven entre els termes del Pinell i de Prat, caient als precipicis.

Segle XIX

Els carros agrícoles a la Terra Alta s'introduïren a partir del 1876, quan la fil·loxera a França va ser pujat el vi a preus altíssims. Els grans propietaris plantaren vinyes a les bancalades, abans totes ells sembrades de blat, i necessitaren els carros per transportar els raïms veremats. Anteriorment es portaven de la finca al celler amb coves de vímet que tenien dues anes i carregaven entre 70 i 90 quilos de raïms, habilitats un a cada costat del llom de l'animal. Amb els carros ja se'n podien carregar més de 700 quilos, sobre un tauler de fusta o aprofitant les bosses amb una borrasa. Amb el seu ús diari s'anaren eixamplant els corriols, passant a ser camins on quedaven marcades les roderes d'uns tres centímetres de fondària. Passats els anys tots els pagesos ja disposaven del carro i l'animal per treballar la terra.

D'escala

El carro agrícola se'l coneixia per carro d'escala. Altres tenien utilitats diferents com, el carro de torn, que servia per transportar bocois de vi o també les tartanes que els propietaris importants se'n servien per fer-se portar a les finques a vigilar els jornalers. El d'escala, el més comú, tenia dues vares o braços per deixar-lo horitzontal quan no treballava i baranes laterals per subjectar el transport. Tot ell s'aguantava sobre el fusillo i dues grans rodes, protegides per un cercol, dit aro de ferro. Tenia incorporat el fre que accionava els soquets i empenyer-lo damunt l'aro, paralitzava el moviment del vehicle.

Els carros van anar evolucionant. Els primers eren de rodes massisses de fusta, posteriorment van posar rodes de raigs i l'aro de

ferro i pels anys 1970 es van prohibir circular per les carreteres les rodes metàl·liques i es van canviar per pneumàtics. Poc a poc, els pagesos canviaren el carro i l'animal pel tractor i ara ja només el pastor Demetrio l'usa a la Terra Alta.

A Gandesa el darrer fabricant de carros va ser Miquel Palau Serres. Ara té 77 anys. El seu pare també exercia el mateix ofici, Miquel Palau Manyà, que havia après del seu antecessor, Miquel Palau Tort. M'explica que el seu pare va comprar una serra mecànica, una polidora i un torn. El seu avi treballava de forma artesanal i a poc a poc van anar adquirint maquinària i ja construïen els carros mecànicament. Unicament les rodes les portaven a



A la capital de la Terra Alta el darrer fabricant de carros va ser Miquel Palau Manyà. Ara té 77 anys. Ell va aprendre aquest ofici del seu antecessor, Miquel Palau Tort

peces de Girona; eren de fusta de faig, ja que als nostres boscos aquest arbre no n'existeix i les muntaven al taller.

Jo encara vaig conèixer carreters que feien el transport de mercaderies i viatgers que posteriorment van adquirir un camió o algun cotxe per fer-hi el transport. Un d'ells, Miquel Puey, de casa Cota. El seu pare i el seu avi portaven el notari de poble en poble a signar les escriptures. El seu fill, i bon amic meu, va comprar un camió i en va arribar a tenir tres; feia el transport de la fàbrica de Flix arreu d'Espanya. De la roda, vam passar al carro i ara, hem arribat al món que tot funciona sobre rodes: camions, trens i avions.