

XXXIII SORTIDA CONEGUEM CATALUNYA TRAVESSIA DEL PORT DE VIELLA



11 i 12 de juliol de 1998
Secció de Cultura
AE Talaia



SECCIÓ DE CULTURA

AE TALAIA

XXXIII CONEGUEM CATALUNYA

Travessia del Port de Vielha (2435 m)

i Tuc del Port de Vielha (2604 m)

Espitau de Vielha - Plan dera Espòna - Es Marrècs dera Gerbosa - Pòrt Vielh deth Hòro
Pòrt de Vielha - Tuc deth Pòrt de Vielha - Pòrt de Vielha - Lac de Hònt Hereda
Arriu de Hònt Hereda - Cabana deth Pontet - Boca Nord deth Tunèl de Vielha

11 i 12 de juliol de 1998

PREVISIÓ [OPTIMISTA]

Dissabte, 11 de juliol

Sortida de Vilanova i la Geltrú 16.00 h

Espitau de Vielha (Allotjament: sopar i dormir) 20.30 h

Diumenge, 12 de juliol

Espitau de Vielha. Inici de l'excursió 6.30 h

Plan dera Espòna. Reagrupament 7.15 h
7.25 h

Pòrt Vielh deth Hòro. Reagrupament i esmorzar 8.25 h
9.00 h

Pòrt de Vielha (2435 m) 9.30 h

Tuc deth Pòrt de Vielha. Reagrupament 9.50 h
10.30 h

Pòrt de Vielha 10.45 h

Lac de Hònt Hereda. Reagrupament. 11.30 h
11.35 h

Cabana deth Pontet. Reagrupament i dinar 12.35 h
14.00 h

Boca Nord deth Tunèl de Vielha (1390 m) 14.50 h

Tornada amb l'autocar a l'Espitau de Vielha 15.00 h
15.30 h

Sortida cap a Vilanova i la Geltrú 15.30 h

Vilanova i la Geltrú 20.30 h



Notes: * Porteu aigua.

* Dinarem als prats de la Cabana del Pontet. Si us en refieu, hi ha aigua al riu..

* A la boca nord del Túnel trobarem l'autocar.

* Respecteu els reagrupaments i vigileu que hi sigui tothom.

* Abans de marxar cap a Vilanova, tornarem a l'Hospital de Viella per recollir el que haguem pogut deixar-hi (sac de dormir, bosses, etc.). Hi ha servei de bar.

* De tornada amb l'autocar, es farà una parada.

XXXII CONEGUEM CATALUNYA

Travessia del Pòrt de Vielha

Tuc deth Pòrt de Vielha

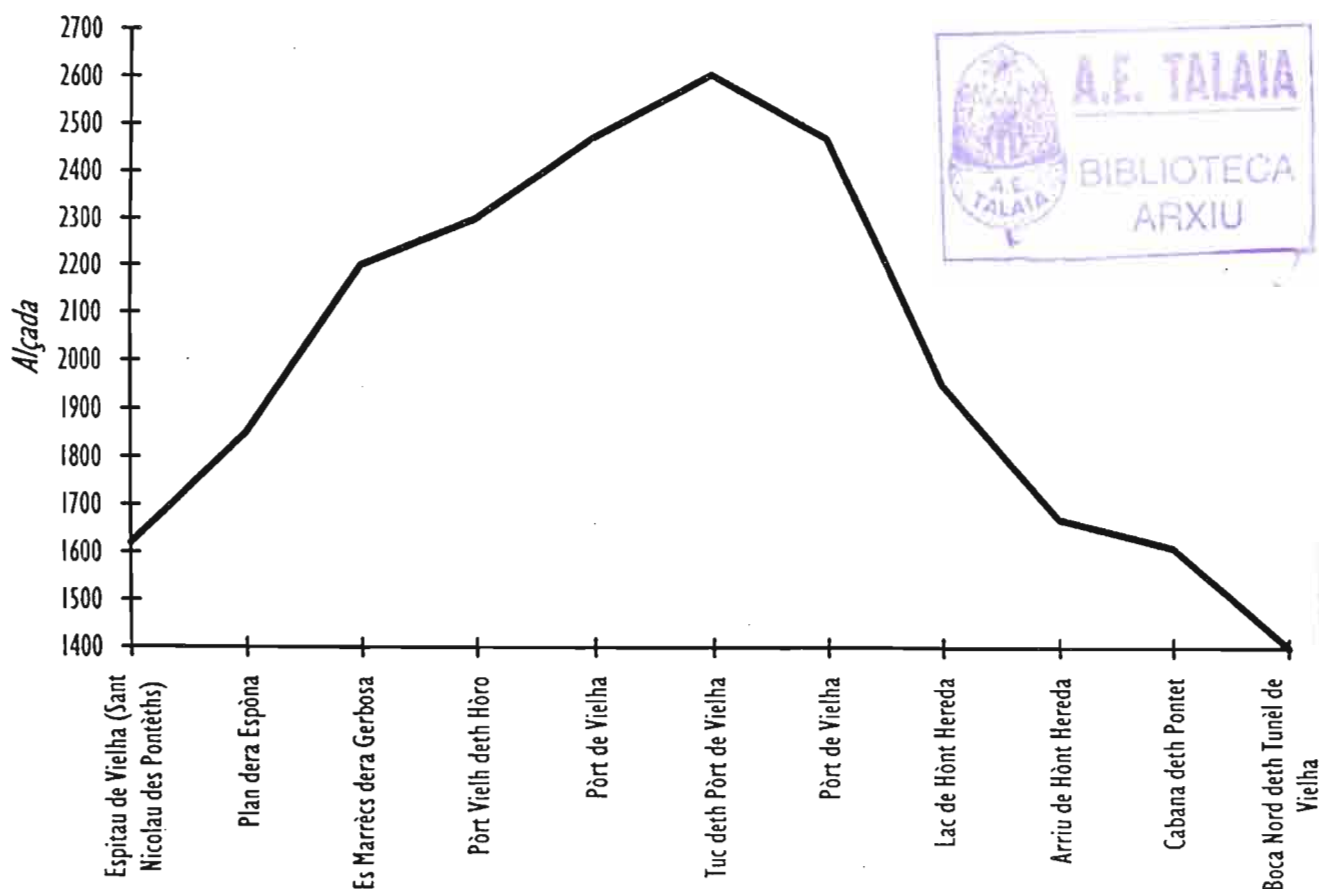
11 i 12 de juliol de 1998

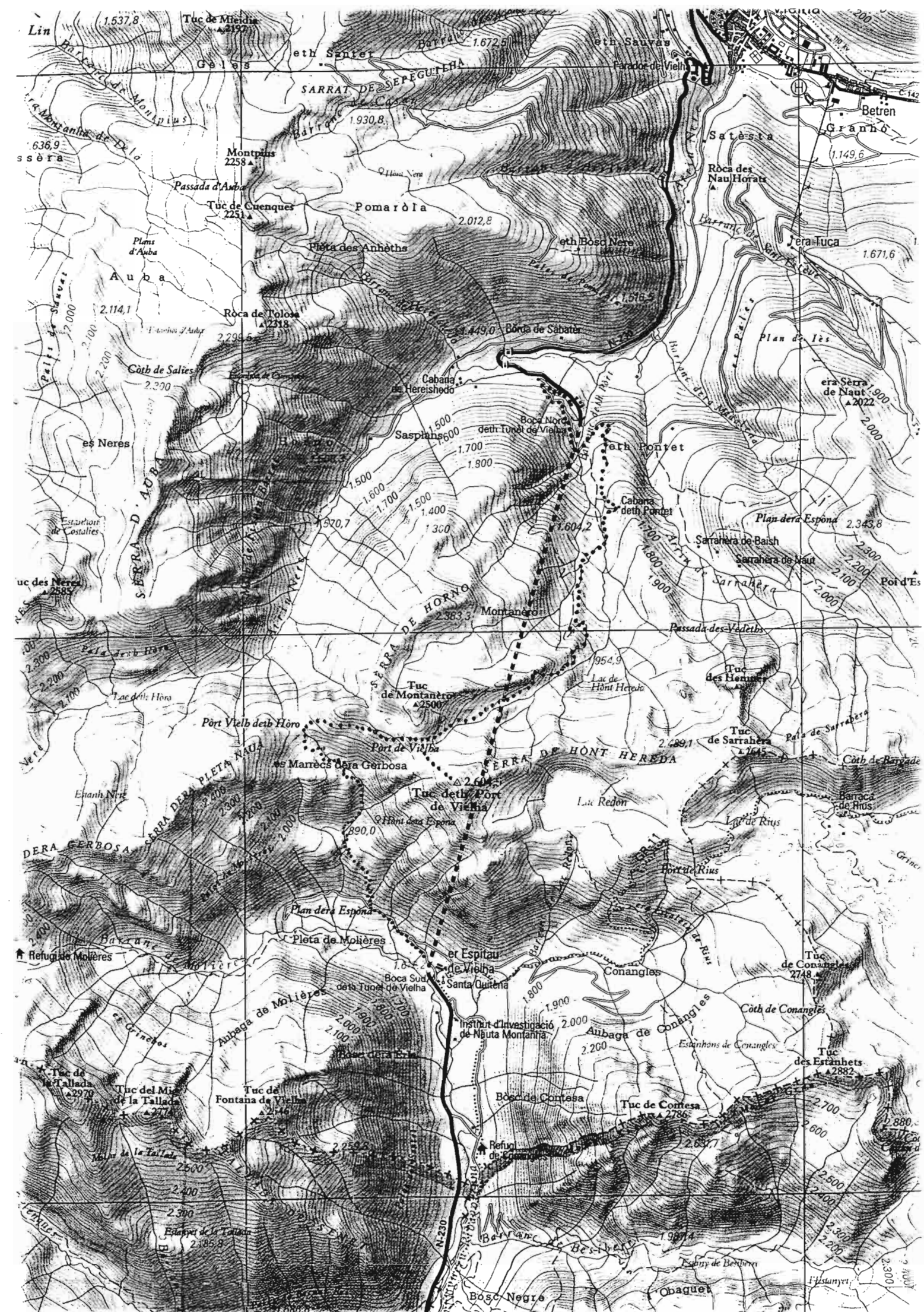
Descripció de l'itinerari

- 0.00 **Espitau de Vielha o Sant Nicolau des Pontèths** (1626 m). Seguim la pista que en direcció NW, per sobre la boca sud del túnel de Viella, puja en diagonal per la vall de **Molières**.
- 0.15 Deixem la pista per un sender, a la dreta, que puja fort (fita de pedres). El camí guanya alçada ràpidament per terreny pedregós.
- 0.41 **Plan dera Espòna** (1900 m). **Reagrupament**. Planúria amb herba. El camí puja fent amples revolts pel prat i es dirigeix cap al torrent del **Pòrt**. Més amunt, el travessem i pugem per la vora d'aquest torrent.
- 1.16 Som en un replà superior (2150 m). A la dreta, veiem tres petits forats: restes d'antiga activitat minera. El terreny es dilata i es suavitza.
- 1.26 A la dreta, veiem tres forats més. Anem per prats amplis. Trobem un búnquer.
- 1.41 **Pòrt Vielh deth Hòro** (2290 m). **Reagrupament**. Atenció! El camí no travessa el port. Gira bruscament en direcció est i, pel mateix vessant que hem pujat, recorre l'anomenada **Travessa de Carles**.
- 2.11 **Pòrt de Vielha** (2435 m). Pugem cap al sud-est la carena que suaument ens porta al
- 2.31 **Tuc deth Pòrt de Vielha** (2604 m). **Reagrupament**. Àmplia panoràmica en totes direccions. Després del descans, tornem cap al
- 2.46 **Pòrt de Vielha** (2435 m). Baixem cap al nord-est per una canal pedregosa cenyida per la serra de la **Roqueta Roia**. A la nostra dreta, allunyats, podem veure el **Tuc des Hennes** (2360 m) i el **Tuc de Sarrahèra** (2645 m).
- 3.26 Prat situat sobre el **lac de Hònt Hereda** (1980 m). **Reagrupament**. El camí, excavat a la roca, gira cap a l'esquerra i fa un flanqueig més o menys aeri. Baixem per la vall de **Hònt Hereda**. Hem d'anar a buscar el llom de la prominència que divideix la vall.
- 4.14 Baixant pel llom herbós, trobem una gran roca amb una fita de pedres al capdamunt. Girem a la dreta i baixem del llom. Travessem el riu. Per l'altra banda, anem baixant per les traces de camí.

- 4.26 **Cabana deth Pontet** (1640 m), situada a l'extrem inferior del prat. **Reagrupament.** La deixem a la nostra dreta i baixem per un camí.
- 4.30 Deixem un camí que planeja a l'esquerra i continuem avall.
- 4.34 Atenció! Després d'un revolt obert molt evident, deixem el camí que continua recte i girem cap a la dreta per un camí pedregós que baixa fort.
- 4.36 Deixem consecutivament dos camins a l'esquerra i continuem baixant pel camí pedregós.
- 4.39 El camí desemboca en una pista ampla i plana. La seguim cap a l'esquerra.
- 4.45 La pista travessa un petit torrent.
- 4.55 Passem pel costat de l'abocador d'una incineradora propera. El rètol diu: Tarcumèr controlat d'Aran. La pista, ara asfaltada, gira a la dreta i fa cap a la carretera de Vielha. La seguim cap a la dreta. (Compte! Situeu-vos a la vora esquerra, hi ha trànsit de vehicles ràpids.)
- 5.00 **Boca Nord deth Tunèl de Vielha** (1390 m). **Final de l'excursió.**

Travessa del Pòrt de Vielha (II i 12 de juliol de 1998)





Les comunicacions de la Vall d'Aran

A causa del seu relleu peculiar, les comunicacions de la Vall d'Aran amb l'exterior han estat sempre difícils, exceptuant la sortida natural de **Pònt de Rei** (580 m), a través de la qual la Garona s'obre pas cap a Tolosa.

Els aranesos, com altres habitants del Pirineu, per tal de poder-se relacionar amb les comarques veïnes, han emprat a través dels segles una sèrie de passos de muntanya (els ports, portillons o portells) de les dues carenes limítrofes.

Al vessant meridional, s'utilitzen els collets o ports següents: el **Pòrt dera Bonaigua o de Pallars** (2072 m), utilitzat ja en època romana amb el nom de *Petrae Albae*, que es mantingué en època medieval (**Peires Aubes**), que comunica amb la **Vall d'Àneu**; el **Port dera Picada** (2462 m), a l'extrem oposat, que comunica l'**Artiga de Lin** amb la vall de **Benasc**; el **Pòrt de Vielha** (2435 m), que comunica la vall del riu **Nere** amb la vall de **Barravés** i la **Noguera Ribagorçana**; el **Pòrt de Rius** (2300 m), al sud-est del de Vielha, que comunica amb la ribera del mateix riu i era l'utilitzat pels pobles d'**Arties** en amunt; el **Pòrt de Caldes o de Colomèrs** (2580 m), vers la vall de **Boí**; el **Pòrt de Ratèra** (2580 m), que condueix a la vall d'**Espot**, al **Pallars**, i la collada de **Beret** (1860 m), que porta a la part alta de la vall d'Àneu.

Al vessant septentrional, i deixant de banda el pas de **Pònt de Rei** esmentat anteriorment, practicable durant tot l'any, destaquem els passos següents: el **Portilhon de Bossòst** (1310 m), que porta cap a **Luishon**; el **Pòrt de Monjòia** (2150 m) i el d'**Era Escaleta** (2410 m), tots dos també cap a **Luishon**; el **Pòrt de Coma Gireta** (2635 m), a l'extrem nord-est, que condueix a l'**Arieja**; el **Pòrt d'Òrla** (2630 m), que porta a **Borrac** i **Castilhon (Arieja)**; el **Pòrt dera Horqueta** (2550 m), que porta a **Sentenh** i **Castilhon (Arieja)**; el **Pòrt d'Orets** (2545 m), també vers **Sentenh**; el **Portilhon d'Albi** (2440 m), a **Sentenh**; el coll d'**Era Poterla** (1760 m) vers **Meles (Alta Garona)**.

Fins a mitjans d'abril —sense la intervenció de les màquines— no són transitables els ports de la Bonaigua i Beret; els de Vielha i la Picada, fins al juny, i els de la part septentrional no reuneixen millors condicions. Llevat d'algun cas excepcional, cap d'aquests camins ha estat mai carreter sinó que han estat camins de bast i morralers, usats per homes i bèsties de càrrega en els intercanvis comercials.

Actualment, llevat del port de la Bonaigua i del portilló de Bossòst, tots els altres són camins emprats només per excursionistes. Temps enrera, quan es feien servir com a element normal de comunicació, no era estrany que cada any es cobressin alguna víctima a l'hivern per les allaus i els torbs.

Una mica d'història

Quan les grans geleres quaternàries van començar a remuntar cap als cims, els homes i dones, seguint la seva reculada, es van instal·lar a la vora dels llacs. Pujant més amunt

encara, un dia van travessar les conques i van davallar pel vessant oposat. A l'altra banda, hi van descobrir nova caça, pasturatges extensos i altres homes i dones, amb els quals van començar a establir relacions comercials. D'aquesta manera, naixia la funció bàsica que durant segles van tenir els ports de muntanya: enllaçar el territori per fer possible els intercanvis de productes entre els dos vessants.

Un a un els colls es van anar obrint als intercanvis i van anar apareixent drets i peatges. Ja al segle XIII, sembla que els habitants del comtat de Comminges van fer arreglar els camins del port de Benasc i de la Vall d'Aran per no haver de pagar als oficials aragonesos els peatges que havien establert en el seu territori. Per poder apreciar la importància que van arribar a tenir aquests passos, podem llegir el que estipulava el Tractat de les *Lies et Passeries*, que durant la guerra entre les corones de França i Espanya impedia que s'interrompés el pas dels comerciants per aquests punts: *"En temps de guerra, els habitants dels dos vessants podran comerciar i comunicar junts... com si regnés la pau"*.

Al Pallars, a finals dels anys 50, encara baixaven llargues corrues de traginers de la vall de Barravés, de la vall de Boí i de la Vall d'Aran -aquests últims havien de passar per un port de muntanya, probablement el de Viella- fins a la Pobla de Segur on compraven productes que no trobaven a les valls altes del Pirineu: farina, aiguardent, oli, teles fines, cuirs per a la sabateria i per a les albardes, espardenyes, sabó, mistos, sal, claus, etc.

Aquestes compres, habitualment les feien canviant productes que baixaven de la muntanya: llana, formatge, fusta en taules i vigues, bestiar, draps, patates, etc. En aquests punts clau de mercadeig, a més dels traginers, hi havia els traficants al detall, mercaders ambulants que portaven productes exòtics a les valls del Pirineu i els venien a canvi de productes indígenes.

El gran pirineista Jean Escudier, en el seu llibre *L'Aneto i els seus homes*, ens descriu deliciosament l'ambient d'aquestes caravanes comercials quan travessaven els passos de muntanya i menaven els animals de càrrega per camins tan difícils: *"Durant la bona estació, les lentes caravanes avançarien als seus peus [del massís de la Maladeta]: les mules, pesadament carregades d'odres de vi, d'oli, de safrà, de cuir, de roba de lli, de cera, de brocat, seguides pels ramats de bestiar gros o petit, escoltats per homes amb les cames nues i els peus calçats amb abarques. Pujaven animant el seu bestiar, o bé renyant-los i esperonant-los amb la veu o amb l'agulló; i les albardes gemegaven i els carregaments esclafien, sacsejats a la cadència del pas. Les caravanes seguien els fons de les valls fosques, després s'aferraven als pendants aixaragallats, als enderrocs esllavissadissos de la muntanya. La lluminosa Monjoia es desprenia, a mida que anaven pujant, del negre cim dels arbres i de l'encavalcament de les arestes secundàries. En els camins d'alçària es creuaven amb caçadors d'isards, óssos, senglars o altres bèsties, i assolien la bretxa del port, en el qual, quan el vent bufa tempestuós, "el pare no espera el seu fill, i el fill no espera el seu pare", la franquejaven, s'agrupaven novament més enllà i seguien el seu descens."*

El mateix autor, també parla dels hospitals -probablement, quan ho fa, fa referència al de Luishon- situats al llarg del Pirineu, als peus dels ports més importants, per aixoplugar i atendre els viatgers. En el mateix llibre, ens descriu l'ambient que es respirava en un d'aquests hospitals i quins eren els personatges que més habitualment hi feien cap: *"Al vespre, a l'Hospital, quan el bestiar estava tancat al clos, sota la guàrdia dels gossos, els homes es reunien al*

voltant del foc, encès al bell mig de la sala comuna. Els quarts es rostien a l'ast, les fregides de granotes, de truites, patarrellejaven dins l'oli bullent; el vi dels odres pressionats regaven des de molt amunt les goles contractades, les veus pujaven de to. De vegades esclatava una baralla. Després s'elevava un cant, un cant que dominava el tumult i que feia somniar evocant la dolcesa dels amors llunyans. Un a un, els homes queien de cansament o d'embriaguesa damunt del sòl de terra piconada i s'adormien roncant, entre el fum i al voltant de la llar.

L'escena es repetia eternament. Cada nit, durant el bon temps, l'hospital s'omplia dels mateixos homes: mulaters, comerciants, treballadors d'una banda que anaven a llogar-se a l'altra o que retornaven a llurs pobles, contrabandistes i duaners, monjos i romeus, caçadors furtius...

Arribava l'hivern. La neu obstruïa els colls, el tro de les allaus proclamava al lluny que una interdicció divina pesava sobre la muntanya. En arribar la primavera, hom descobria sovint el cos del darrer passant, víctima del fred, de la boira o d'una allau prematura. Cadascú posava una pedra en el lloc de la seva mort. El monument s'edificava, emocionant testimoni que algun dia les esllavissades del pic proper anirien a absorbir dins de la seva massa movedissa."

El túnel de Viella

Dos enginyers francesos van tenir la idea, l'any 1830, d'obrir un túnel des de la Vall d'Aran cap a la Ribagorça. El projecte francès situava el traçat del túnel prop del naixement del riu Nere, al vessant nord, travessant el coll deth Hòro, a ponent de l'actual. Finalment, no es va dur a terme per dificultats econòmiques i tècniques.

Gairebé un segle més tard, l'any 1924, Alfons XII va visitar la Vall d'Aran per inaugurar la carretera del port de la Bonaigua. Arran d'aquesta visita, es va demanar que es fes un projecte per poder determinar si era factible la construcció d'un túnel que, per sota del Tuc del Port de Viella, comunicés la vall de Barravés, a la Ribagorça, amb l'Aran. El projecte es va començar a fer el desembre del mateix any i es va adjudicar un any després, el novembre de 1925. Les obres es van començar el mes de març de 1926. La perforació, però, no es va acabar fins l'any 1941 i no es va obrir al trànsit de vehicles -de manera provisional- fins el 22 de maig de 1948. L'any 1965 va adquirir més o menys l'aspecte i les característiques actuals —té una llargada de 5133 m i una amplada de 12 m. Havien passat gairebé 40 anys des de l'inici de les obres, però la Vall d'Aran ja comptava amb la tan anhelada comunicació amb la resta del territori.

Els motius que expliquen que les obres es comencessin en aquelles dates són diversos. D'una banda, la vella aspiració dels aranesos de tenir una comunicació directa amb la resta de l'Estat. Una referència concreta d'aquesta voluntat és el document lliurat pels alcaldes aranesos al govern de Madrid, l'any 1903. D'una altra, les grans expectatives d'explotació de recursos de la vall i, en concret, els hidroelèctrics. També hi va tenir una gran importància l'alt interès militar de la zona —fàcilment comunicada amb França però amb problemes de comunicació amb el sud. Després de la Primera Guerra Mundial, el govern militar espanyol va decidir que calia tenir un fàcil accés a la Vall d'Aran per poder disposar d'una millor defensa de la frontera —durant aquest conflicte, havien entrat tropes alemanyes fins a Bossòst. Com a conseqüència d'aquesta decisió es va destinar una guarnició fixa a Viella: el "Batallón de Cazadores de Montaña", encara avui presents a la capital de la vall.

Acabada la Guerra Civil hi va haver una llarga època de restriccions elèctriques, la qual cosa va fer que es comencessin a explotar les reserves hidràuliques de l'extrem occidental del Pirineu català. Va ser aleshores, que es van començar a crear carreteres a les capçaleres d'algunes valls. A la vall de Barravés, la carretera que enllaçava la Pobla de Segur amb Pont de Suert moria pocs quilòmetres més amunt de la capital Ribagorçana, concretament a Vilaller. Tots els pobles que es trobaven riu amunt, doncs, només quedaven comunicats per l'antiquíssim camí de ferradura que, pel port de Viella, es comunicava, també, amb la Vall d'Aran pròpiament dita. Però a partir de l'any 1946, per les raons que he esmentat, s'hi va construir la carretera actual, a més de la de Vilaller a Castejón de Sos, la de Pont de Suert a Caldes de Boí i la de Pont de Suert a Pont de Muntanyana. Tot i això, la majoria d'aquestes carreteres -que avui imaginem ben asfaltades, amples i amb tota mena d'indicacions- tan sols eren pistes estretes, boterudes i sinuoses, però que ja cobrien els serveis públics d'aquell moment. La carretera de Pont de Suert a Viella, per exemple, segons el testimoni d'Estanislau Torres, en el seu llibre *El Pirineu*: "*pujava, baixava, travessava a gual el riu, s'enfilava per l'altre vessant i feia trenta mil giragonses...*" També en aquella època es van construir algunes pistes de muntanya; una d'elles fou la que comunica Aigüestortes amb Sant Maurici pel Portarró d'Espòt, actualment molt malmesa.

Tot i la millora de les comunicacions, respecte els difícils i antics camins centenaris, una conversa, extreta del mateix llibre anterior, d'Estanislau Torres, ens demostra que el "*progrés*" dels anys 60 no arribava a tot arreu de la mateixa manera. En aquesta conversa, un aranès es queixa de la manca de comunicacions amb Catalunya en situacions de necessitat [aquesta conversa va tenir lloc cap a finals dels anys 60]: "*Han fet dos paradors de turisme —es lamenta— però en tota la vall no hi ha un sol hospital i, quan cal resoldre una qüestió urgent, ens hem de desplaçar a Tremp (!) pel port de la Bonaigua [en aquells moments sense asfaltar]. Tampoc no tenim metges. Només n'hi ha un per a tota la vall. I tot just fa quatre dies que quan es produïa un incendi, només podíem ser atesos pels bombers de Sant Gaudens; francesos, és clar...*".

L'Hospital de Viella

La Vall d'Aran és una comarca ben delimitada. Té, no obstant això, dos enclaus situats fora dels seus límits naturals. Aquests dos enclaus (existents des de temps immemorials) són el Pla de Beret, amb Montgarri, i una petita porció de la capçalera de la Noguera Ribagorçana, on es troba l'Hospital de Viella.

L'Hospital de Viella (Espitau de Vielha, en aranès) és un antic hospital que va ser fundat l'any 1192 per una disposició del rei Alfons II, que li va concedir terres i immunitat. Era regentat per un sacerdot i uns donats. El 1570 va passar a ser propietat de Viella per confirmació de les corts de Benavarri.

El reglament de l'Hospital preveia que tothom que hi arribés tenia dret a aigua, sal i vinagre i a un seient prop del foc. Antigament, també hi havia llits per als malalts, però era més un hostal que no pas un hospital. Va estar en funcionament fins a l'obertura del túnel de Viella, l'any 1948. Està format per l'església, refeta al segle XVIII, l'hostal, els corrals i les bordes, i tot plegat forma com un carreró. Actualment, el refugi ocupa una d'aquests últimes dependències.

El pas de mossèn Antoni M. Alcover pel Port de Viella

El llibre *Dietari de l'excursió filològica*. 1906 -que us recomano plenament- relata el viatge que féu mossèn Alcover per tot el Pirineu català per tal d'estudiar directament el llenguatge de la seva gent. Es tracta de la reproducció del diari que va escriure entre el 31 de juliol i el 13 de setembre de 1906. En el seu pas per la Vall d'Aran, mossèn Alcover es va veure amb la necessitat de continuar el seu viatge cap a terres ribagorçanes i travessà les muntanyes pel port de Viella.

Val la pena, doncs, reproduir alguna de les seves anotacions, sobretot les que fan referència al seu pas per aquests indrets.

Amb l'objectiu de demostrar que seria necessari construir una carretera entre la resta de Catalunya i la Vall d'Aran, mossèn Alcover acusa Espanya de "separatista" per no haver fet realitat la comunicació de la vall amb la resta del territori. En un moment de la seva dissertació, fent referència ja al pas obligat de les persones pels ports de muntanya de la vall, escriu el següent: *"Aquests ports casi tot l'hivern són tapats de neu, i les bísties no hi poden passar, i és perillósissim per la gent passar-hi. S'és mester conèixer pam a pam el camí, tenir uns bons braons i gran coratge i sebre bé de què s'han de guardar. Per poc que un se descuidi, com se'n tem, queda tapat de neu o gelat, i el gelar-se o morir és una cosa instantània, qüestió de minuts. Sols que un s'aturi una mica en els punts perillosos, ja té: hi queda. No hi ha cap any que no hi haja morts així. Si hi havia una carretera, gran part d'aquest mal quedaria curat, perquè dins un carruatge, ben tancat, i passant depressa, no hi hauria el perill de gelar-se; i no seria cap cosa impossible mantenir el pas franc de neu damunt la carretera, i no es donaria la vergonya de que aquella Vall haja d'estar tots els hiverns incomunicada amb Espanya, i hi haja d'haver tantes de morts de persones, i haja de dur la correspondència el Correu d'espardenya, quatre homes que passen heroicament el port de la Bonaigua, i que casi tots els qui fan tal ofici, acaben un dia o altre per deixar-hi els ossos i anar-se'n a veure Sant Pere."*

En tot cas, no calia pas que patís per la neu perquè aquest text va ser escrit un 24 d'agost. L'endemà, mossèn Alcover es disposava a passar el port de Viella i escrivia: *"Mos criden a les quatre; mos llevam i vestim; pegam un roec, perquè fins a l'Hospital de Viella no en poríem pegar cap."* Això demostra la intenció d'allotjar-s'hi i és ben bé així perquè més endavant ens parla amb pèls i senyals de l'Hospital. Però anem a pams. Primer convé que sapiguem com va viure mossèn Alcover la pujada al port de Viella. Tingueu en compte que ell va fer el camí des de Viella i que, per tant, la descripció que en fa correspon a aquest sentit. Quan són aproximadament a l'alçada de l'actual boca nord del túnel de Viella escriu: *"Vaja quin bosc que és aquest! Com el de Bonabé, o, si m'apurau, més esplèndid, més sauvatge, més espès, més imponent. Les soques, ben gruixades i vestides de dalt a baix de branques, casi es toquen; les branques s'entrequalquen, s'entrunyellen i s'envitricollen. Si un animal s'afica aquí dins, ¿qui li ha de poder fer res? També hi caplleven llops i onsos, no gaire, gràcies a Déu... i als caçadors. Puja qui puja i per amunt s'es dit, deixam el bosc i mos trobam davant els glebats, que formen com una colossal esquena de barca tan empinada, que sembla impossible que l'hàgem de poder envestir. I prou que l'envestim, i venga marrada i altra marrada i voltera i altra voltera, i com som damunt un recingle,*

llavò mos trobam davant un altre més soberg, i hala a pujar aquest! i per amunt! (...) Trobam vora el camí un pilar amb una creueta. Ací moriren gelats tres germans de Vilaller que d'hivern volien passar el port, i el torb els sorprengué i els envià a veure Sant Pere. Déu els haja perdonats. Aquest any passat o l'altre, per les festes de Nadal, dos casats del mateix dia, que volgueren passar, també hi quedaren; al cel sien; i també hi deixà els ossos una pobra dona amb un infantó que havia de passar, i dos traginers la convidaren per anar amb ells, i, com foren un poc més amunt d'ací, el fred la pren amb l'infant, i els traginers feren l'heroïcitat d'abandonar-la per salvar-se ells, i la pobreta i el minyó hi quedaren. Aquest port, per la seua altària feresta i per lo prop que és de les muntanyes Maleïdes, és el més perillós de tots, anc que siga el més curt; i les bísties estan més de mig any sense poder-ne passar." (...) "Sempre per amunt i per amunt, mos enfilam per lo més estret i aspre del port, una espècie de canal molt empinat, entre l'esquerpa serralada de mà esquerra (sud-est) i la Roqueta Roia a man dreta, un penyalar ferest d'alt i mal tallat, que la neu i les fredorades l'esbrellen i l'esmicolen, fa sigles, i els bocins i llenques que en caigueren i en van caient a milenars de milenars rost avall, colgant i matant la vegetació del coster i repeu, formen una estesa immensa i esglaiadora de pedregam, tot lloses, còdols i pedrolins, que, com hi posau el peu, tot s'esllavissa i s'esmuny rost avall i vos fan prendre la mateixa redoladissa, que vos poria ser fatal. No és accessible aqueixa collada en no esser pel caminói que a força de forces i d'enginy hi obriren i que costa molt de conservar, tan poca cosa com és."

Un cop ha arribat al port de Viella, el llapis romàntic d'Alcover fa la seva feina: "Queda, darrera de tot, el panorama de la Vall d'Aran, i se'n presenta a la nostra vista un altre de més grandíós, sauvatge i estupend: la gran fondalada de la ribera Ribagorsana i a l'enfront les muntanyes Maleïdes, grisenques, disforges, superbes, majestuosas, sublimes, sobiranes, senyorejant part damunt totes les altres de la serra pirenenca, totes clapejades de congestes, enlluernant-vos els ulls la neu blanquíssima que rumbegen, ferida de sol."

Quan emprenen la baixada, mossèn Alcover escriu: "Mos cuidam a treure els ulls mirant tan grandíós panorama, però es fa precis seguir endavant, per avall per avall, per al pendent esglaiadora que es tira dins el fondal. Tot d'una feim marrades llargues i la baixada és relativament dolça; ja destriam al fons de la comalada el riu Noguera Ribagorsana, que davalla del cor de les Maleïdes. Davalla qui davalla per uns viaranys ferests, que si un hi pensava bé, no hi voldria anar a cavall, el Dr. Schädel va a peu; jo davall de la bístia en els llocs més perillosos. Trobam una pendent molt dreta i llisa. A força de marrades és possible davallar-hi; el caminói fa dreceres."

Ja a prop de l'Hospital de Viella, els viatgers descobreixen per primer cop els efectes d'una allau de boca del seu acompanyant, el Miquel, un traginier que els guia les passes. Les paraules diuen així: "I hala per avall i per avall! i vénguen glebats i pinars, i de d'allà. Dins els pinars notam des-i-ara, com ja ho notàrem dins el Pallars, unes clapes d'epins arrabassats i esbocinejats i altres afollats i fets malbé, com a cremats; unes clapes llargarudes que van rost avall, fins que troben un replà o el fons del barranc. --Què són aqueixes clapes? --demanam an el Miquel; i mos diu que això és de les llaus-- Què és això de llaus? --li deim, i ell mos ho explica perquè n'ha vistes moltes, i ben viu que ha hagut de fer el cap, de vegades, per escapar-se'n. Les llaus són uns pilots de neu que, quan les muntanyes en són plenes, el vent arremolina en les altures, en fa un caramull, una bufada forta li fa perdre l'equilibri, i pren cap avall, redola que redola. Com cau damunt l'altra neu i s'aferra amb ella, quant més avall se fa, més gros torna el pilot; aviat és com

una casa; un poc més avall ja és com una església; i de vegades arriba a ser com una muntanya que s'estimba. Tot quant troba, ho engruna i espoltreix; esclafa les cases que troba, com si fossen macolins; capola i fa pols els arbres que aplega; la gent que la veu venir, fuig i s'arracona; si baden un poc, els passa per damunt i ja no els veuen pus; si cau dins un bosc o pinar, lo que toca, roman esclafat i fet benes, i deixa un carrerany ferest, obert de dalt a baix; i no s'atura fins que troba un replà o el fons d'un barranc. El Miquel diu que és una de les coses més tremendes que es puguen veure. Prou que ho ha d'ésser!"

Finalment, quan mossèn Alcover i els seus acompanyants arriben a l'Hospital de Viella se senten acollits, després de tan ferest trajecte, i, com he apuntat abans, en fa referència d'aquesta manera: *"Ja destriam en el fons de la comalada l'Hospital de Viella, i tant mos hi acostam, que, com mos ne temem, ja hi som. L'Hospital és una casa gran amb bones estables i lloc per la gent. És per prendre-hi redòs la gent que en passa, els dies de mal temps, que per ací són molts. Hi ha cambres per dormir i un hostal, on aguien de menjar, i una capelleta i un cementiri, per enterrar-hi els qui acaben els alens dins aquests barrancs. Tot això és propietat del municipi de Viella, el qual arrenda l'Hospital i el pas del port, ja que totes les bèsties que en passen, han de pagar un tant, que serveix per compondre el camí."*

A partir d'aquí, el mossèn dona uns quants detalls del tec que els espera a l'Hospital, el qual desitjo que sigui comparable al que ens hi espera a nosaltres. Per fer una mica de boca, i per finalitzar aquest capítol, potser que en fem una petita transcripció i així ho acabem a la taula: *"Comanam el dinar: un pollastre amb arròs per nosaltres dos; el Miquel menja de l'escudella que hi ha feta i se fa fregir una platada de costelletes perquè n'és molt afectat, i no les escup gens mai. (...) Al punt mos posem taula dins la cambra mateixa, i mos duen l'arròs brut de polastre. Fa bona cara, i l'investim. (...) Lo que és cert que feim quedar bé la cuinera. No hi deixam més que els ossos, dins el plat. És que un aplega talent, per dins aqueixes muntanyes."*

Bibliografia

Geografia Comarcal de Catalunya. Enciclopèdia Catalana, SA

Gran Enciclopèdia Catalana. Enciclopèdia Catalana, SA

Dietari de l'excursió filològica de Mossèn Antoni M. Alcover. 1906. Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya. 1983

L'Aneto i els seus homes, de Jean Escudier. Editorial Montblanc - CEC. 1972

El Pirineo español, de Ramon Violant i Simorra. Editorial Alta Fulla. 1997

El Pirineu, d'Estanislau Torres i Francesc Català Roca. Edicions Destino. 1975

