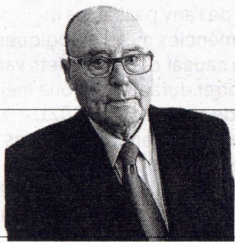




# BIBLIOTECA *MARCEL·LÍ DOMINGO*

Recull de premsa local i comarcal

# La Via Verda de la Terra Alta, un indret únic a tot el món



ANTON MONNER  
Cronista de Gandesa

## Crònica

**Una iniciativa pionera.** L'any 1999 el Consell Comarcal va accedir a una ajuda i van començar les obres per poder transformar l'antiga via de tren en un camí per a les persones

Un cop conquerits als andalusins els territoris entre Miravet i Tortosa per Ramon Berenguer IV, a meitat del segle XII s'establí la frontera pel Riu Algars entre aragonesos i catalans. Des de la protohistòria, el riu Ebre era la via de comunicació del centre peninsular i la Mediterrània per on circulaven viatgers i mercaderies. Les aspiracions aragoneses era poder disposar d'una franja territorial que arribés al mar. Mai ho van aconseguir. Quan es conquerien noves terres vers el sud foren repoblades per catalans fins a Guardamar i mai els monarques accediren a que Aragó disposés de sortida al mar. Malgrat tenir el mateix rei, Aragó, Catalunya i València, tenien les seves pròpies Corts i regien els seus interessos de forma independent. Només quan la Corona necessitava congregar els tres territoris els convocada a Corts Generals a qualsevol població important com era Tortosa, Gandesa, Montblanc o Monsó, entre altres.

La reivindicació medieval dels aragonesos de poder accedir al mar renasqué l'any 1880 quan es va aprovar al Congrés de Diputats la construcció de la via fèrria de Val de Zafán, entre la Puebla de Híjar i la Ràpita. L'objectiu del moment era poder transportar els lignits i els productes agrícoles d'Aragó al port marítim de la Ràpita que fins el moment quedaven molt aïllats per la deficient comunicació terrestre travessant camins estrets, tortuosos i de molts desnivells. Les obres no van començar fins el 1887 i no va funcionar fins el 1895 entre La Puebla i Alcanyís. L'any 1923, amb la dictadura de Primo de Rivera, es van reiniciar les obres i va ser l'any 1938 quan el general Franco, la va posar en marxa de forma precària fins Bot per portant-hi tropes, armes i proveïments, i evacuar els ferits de la Batalla de l'Ebre. En acabar la guerra s'acabaren les obres fins a Tortosa i el tren, conegut vulgarment pel Sarmentero, comença a circular entre Tortosa i Saragossa, fins que l'any 1971 s'enfonsà un túnel al terme de Prat, davant la partida Algar del Pinell, i quedà interromput el servei. amb l'excusa



Dos ciclistes passant per l'antiga estació del Pinell de Brai. FOTO: JOAN REVILLAS

que aquesta línia no era rendible.

S'hagués pogut reobrir perquè l'enfonsament era poc important i amb dues setmanes hagués quedat restablert però la via, que podia ser un revulsiu pel desenvolupament territorial d'una zona poc habitada i la comunicació de les diferents comarques que travessava, no es va arreglar i la línia es tancà definitivament dos anys més tard, en tot el traçat entre La Pobla i Tortosa i quedant paralitzada la connexió amb Saragossa. Com tantes vegades ha succeït a Espanya, les raons econòmiques privaren per sobre de les socials. Poc a poc, les estacions es van deteriorar, alguns rails van desaparèixer i la magnífica obra de viaductes i túnels, travessant paisatges de gran bellesa, es va anar destruint.

L'any 1999, el Consell Comarcal de la Terra Alta va accedir a una ajuda procedent del Ministerio de Transporte y Medio Ambiente, i l'any següent es van començar les obres per poder transformar l'antiga via de tren en camí que havia de servir per vianants, ciclistes i excursionistes. D'aquella iniciati-

va pionera va nàixer el que avui és un dels atractius turístics més significats. Posteriorment s'hi van sumar els traçats aragonesos de la comarca del Matarranya per l'oest, i els de les comarques del Baix Ebre i del Montsià per l'est, que encara més, milloraren la qualitat, la diversitat de paisatges i de pobles. Dels secs paisatges d'Alcanyís fins el riu Ebre, hom observa canvis de paisatges impressionants fins la majestuositat del Delta. En el seu conjunt es tracta d'un traçat únic al món, passant d'una zona desèrtica, a les agrestes muntanyes dels Ports, als rius Matarranya i el Canaletes, a l'Ebre i al Delta.

El conjunt de les quatre comarques que travessa tenen la gran virtut d'oferir una calçada de pocs desnivells, molt suaus, sempre descendents des del Matarranya, que son ben assimilables pels esports que s'hi practiquen i podent recórrer quilòmetres sense esgotament físic. El traçat entre Arnes i Benifallet, en el seu pas per l'extrem sud de la Terra Alta, és, sense dubte, el més extraordinari, pels seus aqüeductes i els túnels que de

cop, en sortir-ne, es visualitzen paisatges muntanyencs esvelts i rocosos, i al fons el riu Canaletes, amb piscines naturals, passant per engorgats estrets i alts que de cada vista en fan un goig pels ulls humans. Ja en temps de funcionar el Sarmentero significava un espectacle pel viatger que havia de patir el fum de la locomotora passant pels túnels i engolint-lo als pulmons i fent plorar els ulls. Avui encara el visitant aprecia millor les imatges de pintures exòtiques dels Ports d'Arnes, de Santa Bàrbara o el convent de Sant Salvador d'Orta, de Bot, amb el Molandins de cara el nord i les punxes de roques terciàries vers Prat de Compte, les Fontjoanes i el santuari de la Fontcaldà, al fons de la vall, racó d'aigües caldes emergents d'un antic volcà. En passar el Santuari apareix el gran espectacle de la Costa del Molí, amb el fons de la Serra de Pàndols, i sempre circulant al costat del Canaletes, passant per la Venta del Riu s'arriba a Benifallet, on cada visió és un espectacle pel visitant. La Via Verda de la Terra Alta és un indret únic al món.

