

Ebre

El riu Canaletes i la història de la Via Verda de la Terra Alta



ANTON MONNER
Cronista de Gandesa

Crònica

L'any 1942 entrà en funcionament la línia comercial entre La Puebla de Híjar i Tortosa. Durant 29 anys, el tren funcionà regularment. Però el 1971 el túnel de Prat de Comte s'enfonsà i per manca de rendibilitat ja no es va reparar

El ferrocarril va aparèixer a mitjan segle XIX i representava un gran avenç. Espanya, en aquells moments, vivia més per les confrontacions monàrquiques que pel progrés i el benestar. Guerres dinàstiques, entre carlins i isabelins, cops d'estat, baralles entre monàrquics i republicans, dictadures, combats a ultramar, Filipines, Cuba i el nord d'Àfrica. Més que progrés, portaven els joves a una carnisseria segura.

Mentre això succeïa a la península, el matoroní Miquel Biada i Bunyol, l'any 1837, construí la primera línia de tren a Cuba entre l'Havana i Güines, per transportar els productes agrícoles que s'hi collien. El mateix Biada va obrir l'any 1848 la línia Barcelona-Mataró, el primer tren peninsular per crear prosperitat, pagant l'empresariat català. A Madrid, Isabel II, tres anys més tard, es va fer construir el tren entre Madrid i el palau reial d'Aranjuez. Dues formes diferents de servir-se del tren entre Catalunya i Espanya; aquí per produir pagant nosaltres i allí per «viure del cuento» pagant tots.

Durant segles l'Aragó es comunicava amb la Mediterrània pujant i baixant els llauts amb mercaderies i viatgers per l'Ebre i fins a Tortosa. Des del riu sortien camins a les terres de l'interior del nord i del sud, que comunicaven els pobles més importants. Quan Aragó i Catalunya l'any 1164 compartiren el mateix rei Alfons I, els aragonesos aspiraven a incorporar-se els territoris de la Batllia de Miravet i de Tortosa. Mai ho aconseguiren perquè els seus reobladors eren catalans.

A mitjan segle XIX el tren canviava el món d'aquells dies. I amb la construcció de la línia fèrria, Ariza, Alcanyís, Tortosa, la Ràpita, semblava que l'Aragó podia apropar-se a la Mediterrània. L'any 1870 el governador civil de Tarragona presentà la línia, coneguda per Val de Zafán, entre Alcanyís i la Ràpita amb un enllaç a Gandesa, que per Móra i Reus feia cap a Tarragona. Cal advertir que, aquell any, el viatge per terra de Tortosa a Gandesa tenia



L'antic pont del tren al seu pas per la Fontcalda, a la Terra Alta. FOTO: JOAN REVILLAS

una durada de 9 hores. Deu anys més tard, amb la calçada acabada, encara en costava 7. La carretera de l'actual N-420 ja s'havia acabat entre Alcanyís, Gandesa, Reus, però encara s'havia de construir el pont de barques, entre Móra i els Masos que s'acabà el 1872. A Tortosa es va construir el pont sobre el riu l'any 1899 que substituï el pont de barques i a Móra s'inaugurà l'any 1909, que també havia de servir, segons expliquen els periòdics del moment, per a la línia fèrria entre Gandesa i Móra.

El tren possibilitava les comunicacions d'Aragó a la Mediterrània per dues sortides. La principal a Tortosa i l'altra a Reus i al port de Tarragona. A Gandesa, s'havia projectat l'estació central per enviar els trens a un costat i l'altre.

Des de València l'any 1884 es demanà una altra via fèrria entre aquesta capital i Tortosa, passant per Gandesa, Montsó, Bagneres de Luchon que arribés a París. L'any 1895 s'inaugurà el tram entre La Puebla de Híjar-Alcanyís i el 1928 s'acabà la línia a la zona



Tot el seu recorregut resulta un espectacle, travessant muntanyes abruptes, amb el riu al fons, simfonia d'aigua i roques, amb els tallats o gorges que els naturals en diem 'els estrets'

d'Aragó. Passaren anys i el 17 d'agost del 1922, les Corts de Madrid aprovaren per llei l'enllaç de la Val de Zafán passant per Gandesa on s'havia de construir l'estació de primer ordre amb els dos ramals, un a la Ràpita, l'altre a Tarragona i amb la possibilitat d'un tercer a França per Montsó. El mes de desembre del mateix any amb els pressupostos aprovats s'havien de començar les obres de la línia de Val de Zafán per Gandesa i el ramal de Móra la Nova.

Però en aquell moment els polítics de Tortosa van usar la seva força política per construir la línia, pel riu Canaletes des d'Orta a Benifallet, i ubicant l'estació a la capital de l'Ebre. Deixaven així Gandesa sense l'estació que havia d'enllaçar Reus i Tarragona, i les possibilitats de la línia a Montsó per arribar a París. Aquesta jugada política va canviar la línia de la Val de Zafán construint-la paral·lela al riu Canaletes. Tortosa es quedava amb l'estació central mentre es perdia l'enllaç al port de Tarragona i quedava per construir la línia pretesa per l'Aragó, que per Amposta moria al port de la Ràpita. La politiqueria va guanyar a la rendibilitat que proporcionava diverses sortides d'Aragó al mar i, a la vegada, perjudicava econòmicament altres comarques catalanes que haurien disposat de comunicacions per tren. Un somni aragonès i també català que quedava frustrat.

L'any 1936 les obres de la Val de Zafán pel Canaletes ja estaven acabades fins a Bot. En plena guerra, finalitzada l'ofensiva re-

publicana d'Aragó, el general Franco emprengué les obres per disposar del tren i abastar les tropes per a la Batalla de l'Ebre. Acabada la contesa, l'any 1942 entrà en funcionament la línia comercial entre La Puebla de Híjar-Tortosa. Durant vint-i-nou anys, el tren funcionà regularment. Però el 1971 el túnel de Prat del Comte, davant el Molí de la Vila de Gandesa, s'enfonsà i per manca de rendibilitat ja no es va reparar. Dos anys més tard, el 1973, el tren, conegut per 'El Sarmentero de Bot', tancà la línia definitivament.

I així va nàixer la Via Verda de la Terra Alta, entre Arnes i Benifallet, inaugurada pel Consell Comarcal, l'any 2000. Si el tren hagués passat per Gandesa, com s'havia aprovat, no s'hauria construït paral·lela al Canaletes i mai s'hauria pogut apreciar la singularitat d'aquesta Via Verda, segurament la més impressionant de tota la Ibèrica. Tot el seu recorregut resulta un verdader espectacle, travessant muntanyes abruptes, amb el riu al fons, simfonia d'aigua i roques, amb els tallats espectaculars o gorges que els naturals en diem 'els estrets', amb les aigües calentes de la Fontcalda, conegudes pels 'Xorros', el santuari al fons, antic balneari, les coquetes piscines naturals, les cabres salvatges i els senglars aguantant pels cims, els peixos del riu i altres espècies com les llúdrigues. Tot natura i encant, i bonics indrets per recordar-los per sempre més. I existeixen per haver canviat rendibilitat per l'encís paisatgístic, per política.

Els viatgers que l'usen, com un dels atractius turístics de les Terres de l'Ebre, poden prosseguir per la Via Verda del Baix Ebre, gaudint de l'espectacle del massís dels Ports i l'abrupta bellesa del Canaletes per arribar, més avall, a l'assut de Xerta, els canals de la Dreta i l'Esquerra, de les ciutats de Tortosa i Amposta, i a la immensitat de la planura dels arrossars, la sortida de l'Ebre al mar i les platges del Delta, com a Reserva Natural de la Biosfera.