

## L'estació de Tortosa

L'Administració ferroviària espanyola (ADIF) ha aprovat una forta inversió per al manteniment de diverses estacions del tren a Catalunya. Entre les seleccionades hi ha la de l'Aldea, construïda el 1995 prevista com a centre ferroviari ebrenc, que mai s'ha realitzat; i especialment l'edifici de la històrica estació de Tortosa on es faran treballs de conservació i rehabilitació tant de l'edifici com de les instal·lacions.



El ferrocarril va arribar a Tortosa el 8 de maig de 1867 procedent de Tarragona i la línia Barcelona a València va ser operativa el 21 de juny de 1868 amb l'entrada en servei del pont ferroviari sobre el riu Ebre, obra dels enginyers Carlos i Corneli de Bergue. Al primer moment la casa de l'estació era provisional de fusta, però, de forma immediata, es construí l'edifici actual atenent les cròniques periodístiques que fan referència a recepcions als caps de l'Estat -el rei Amadeu de Savoia (1871) i el president de la I República Estanislau Figueres (1873)- amb motiu del pas dels trens que els portava de Barcelona a València. La infraestructura del pont resultava justa, quant a dimensions del gàlib i capacitat de suport, fins al punt que gairebé mig segle després, fou substituïda per un nou pont

al mateix lloc amb suports de gran amplada i capacitat per a doble via que entra en servei el 16 de juliol de 1913. Poc després, l'11 d'agost de 1926 s'inaugurava el ferrocarril de via estreta fins a Amposta i en acabat a la Cava, amb l'estació terminal vora l'estació del tren al final de la Ronda dels Docs, el que possibilitava el tràspas de mercaderies, especialment l'arròs.

La dècada dels cinquanta del segle XX fou el moment àlgid amb l'activitat de l'Estació Tortosina. La línia principal, aleshores de via única i tracció a carbó, obligava a l'aturada, sovint de llarga durada, de tots els trens per fer els encreuaments i revisió segons el cas. L'1 de juny de 1942 s'hi havia afegit la connexió directa amb Saragossa pel ferrocarril de Val de Zafan, que havia d'arribar al port de la Ràpita, cosa que mai es va acabar. A més dels equipaments propis d'un nus ferroviari important hi havia dipòsit de locomotores amb una gran placa giratòria per inver-

tir el sentit de les màquines i també era base de personal de circulació amb alberg d'allotjaments. Especialment important tenia el ser la seu del servei de manteniment i conservació d'infraestructures entre Tarragona i Castelló. De "Via y Obras" depenien una plantilla de més de dos-cents operaris que anaven des de l'enginyer en cap, amb la seua oficina tècnica, fins als tallers amb paletes, fusters, electricistes, pintors, mecànics i altres oficis. Tots estaven encabits a l'edifici de l'Estació, a les golfes del qual hi havia els tècnics i els arxius amb els projectes i plànols de la xarxa i les obres (ponts, edificis...) que, en bona part es van perdre.

L'estació estava plena de vida a qualsevol hora del dia o de la nit. El bar i el restaurant no tancaven i sempre hi havia gent esperant les combinacions entre trens amb origen o destinació a Barcelona o al sud d'Espanya, cap al baix Aragó, la pròxima estació d'autobusos i el carrilet de la Cava. Hi havia gent



L'edifici de l'Estació del tren de Tortosa, amb segle i mig de vida, forma part de les imatges identificatives de la ciutat. Va resistir els bombardejos de la Guerra Civil i mereix ser conservat i rehabilitat

de tota mena, un univers estrany i viu: gent endormiscada afermant els colzes sobre les taules rodones de marbre blanc; de tant en tant la buscona de torn cercant companyia; algun passat de rosca amb una copa de més; policies de "la secreta" i Guàrdia Civil controlant-ho tot; els ferroviaris i els passatgers dels trens de nit (els correus i els expressos) que baixaven uns instants per comprar beguda o algun entrepà ja cuinat.

Tot es va començar a tancar l'any 1962 arran un informe del Banc Mundial sobre la xarxa ferroviària

espanyola on recomanava concentrar les inversions en les grans línies i abandonar les obres que no fossen molt rendibles. La conseqüència immediata fou l'abandonament del projecte de gran estació entre Ferreries i Roquetes i les obres de prolongació del tren fins al port dels Alfacs, el trasllat dels serveis a altres ciutats i, el 1973, la clausura de la línia de Val de Zafan. El 1996, quan entra en servei la doble via i el nou pont d'Amposta, l'Estació de Tortosa va quedar com un "cul-de-sac" però, això sí, amb un edifici carregat d'història. ■