

INFRAESTRUCTURAS | ... PERO TAMBIÉN SE HAN ELIMINADO OTRAS COMO LA REUS-RODA O LA VARIANTE DE L'ALDEA



El primer viaje del AVE en el Camp de Tarragona, el 18 de diciembre de 2006. FOTO: LEUÍS MILIÁN



Estacion de Reus-Avenida (Norte), hoy Parc de Sant Jordi. FOTO: FRANCISCO RIVERA. MUSEU DEL FERROCARRIL DE CATALUNYA

mo la variante del Ebro entre Ulldecona y la estación de L'Aldea-Amposta-Tortosa, en 1996.

La otra novedad es el AVE, que entró en funcionamiento en Tarragona el 18 de diciembre de 2006. Y actualmente está en construcción el nuevo trazado del corredor del Mediterráneo, una obra eterna para la que no existe plazo para su entrada en funcionamiento.

Riol resalta que el transporte férreo «ha mejorado mucho: se han unificado vías para ir directamente de Barcelona a Valencia sin transbordo, se han instalado sistema de electrificación y bloqueo, hay doble vía...», pero también se han cerrado líneas como la Reus-Roda en 1992, la variante de l'Aldea, «que dejó sin servicio la vía Tortosa-Ulldecona» y la mencionada Tortosa-La Pobra de Híjar en 1973. En Barcelona sí que se han puesto en marcha nuevas líneas como la del aeropuerto o el by pass Mollet-Papiol.

La línea Tortosa-La Pobra de Híjar, hoy cerrada, era el otro trayecto construido por Renfe desde 1941

Por lo tanto, en 75 años de vida Renfe no ha aportado nuevas líneas al mapa ferroviario tarraconense a excepción del AVE. La apuesta por la Alta Velocidad es una crítica recurrente de las plataformas en defensa del transporte público que creen que las Cercanías y otro tipo de trenes –como los Regionales– salen claramente perjudicados. Las administraciones se cruzan acusaciones mientras el perjudicado es el usuario.

Tarragona-Reus, en 1856

La línea más antigua de la demarcación es la que unió Reus con Tarragona ya en 1856. El capital que sirvió para su construcción no procedía ni de Reus ni de Tarragona sino de un banquero parisiense, Hippolyte Destrein.

Riol alude, al mencionar la «unificación de vías» a que, antes de la creación de Renfe, había diversas compañías cada una de las cuales tenía sus propios sistemas de circulación y señalización (ver información adjunta). Todas ellas quedaron integradas en Renfe, hasta que ésta se dividió, el 31 de diciembre de 2004 en Renfe Operadora y la polémica Adif.

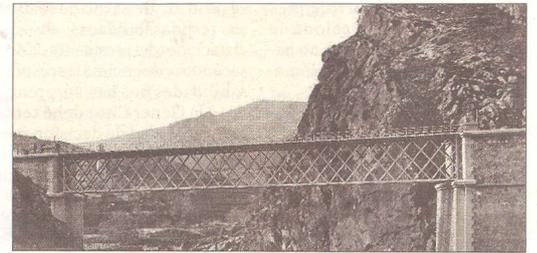
Unas líneas con 135 años de vida

A finales del siglo XIX surgieron multitud de compañías que acabaron formando parte de dos grandes firmas: MZA y Norte

X.F.

La línea Barcelona-Vilanova-Valls, donde se produjo un incendio anteayer martes (ver página 4), data de 1881. En Pícamoixons esta línea enlaza con la que une Tarragona y Reus con Lleida, que se completó dos años antes, en 1879, cuando se abrió el tramo entre Juneda y la capital leridana. Por tanto, ambas líneas tienen 135 años de vida o más.

La línea que conecta la capital catalana y la del Alt Camp fue construida por la Compañía de los Ferrocarriles de Valls a Vilanova y Barcelona (VVB), una de las muchas que surgieron a finales del siglo XIX cuando se



Ferrocarril de Reus a Montblanc. Puente de La Riba. 1867. Imagen cedida por www.spanishrailway.com. FOTO: JOSÉ MARTÍNEZ SÁNCHEZ, FONDO BNE.

tendieron las principales líneas ferroviarias en Catalunya. La VVB fue absorbida por la Compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia (TBF), fundada en 1875.

La TBF se fusionó a su vez en 1899 con la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA). La MZA empezó a operar en 1865 y tenía como accionistas principales a la familia Rothschild y la Sociedad Española Mercantil e Industrial. La MZA y la firma Cami-

nos de Hierro del Norte de España (Norte) eran las dos grandes empresas ferroviarias que absorbió la Renfe en 1941.

Otras compañías claves en el desarrollo del ferrocarril en Tarragona y que acabaron en manos de la Norte o la MZA fueron la Sociedad de Ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona (AVT), la Ferrocarriles de Tarragona a Martorell y Barcelona (TMB) o los Ferrocarriles Directos de Madrid a Zaragoza y Barcelona.