

Els ponts del tren, ara menys

El divendres 7 de setembre es retirava el pont del tren sobre l'avinguda de la Generalitat. El dijous següent es desmuntava el primer tram del pont ferroviari sobre l'Ebre. La via del tren deixa de ser la barrera física creada fa 145 anys amb l'arribada del ferrocarril a la ciutat, tot i que els ponts desmantellats són molt més recents.

Josep Bayerri Raga



L'arribada del ferrocarril a la ciutat fou una història llarga i entremortada. La polèmica fou per definir on havia de situar-se el viaducte sobre l'Ebre, que seria el primer pont fix entre Saragossa i el mar. Descartada, per raons tècniques, l'opció més recta, entre l'Aldea i Masdenverge, la companyia adjudicatària es decantà per la línia Campredó-Mianes; al final, però, la pressió política tortosina i el fet que Tortosa era port marítim apropiaren la línia fins als murs de Tortosa. El primer tren arribà a l'estació de Tortosa el dimecres 8 de maig de 1867 i el pont s'acabà el 27 de juliol del 1868.

Tot i la importància d'aquesta estructura per al seu temps, el pont era senzill, de menys capacitat de càrrega i molt estret, cosa que feia que sovint es produïssin accidents mortals de viatgers que s'abocaven a les finestres per veure el riu i topaven amb els fe-

rrors del pont o els que gosaven creuar el riu pel pont ferroviari. Se sostenia sobre dobles piles tubulars de formigó amb capitells d'estètica toscana i la imatge era de gran lleugeresa, com si volés sobre el riu. Al poc temps es començà a parlar d'ampliar el pont i d'adaptar-lo a les noves necessitats del servei. L'obra es feu realitat al cap de mig segle; s'hi bastiren columnes de grans dimensions, en previsió de doble via, i una estructura metàl·lica nova més consistent, que entrà en servei el 23 de desembre de 1912.

Fa ja temps vaig llegir, no recordo on, que el projecte del pont ferroviari de Tortosa fou de José de Echegaray, més conegut per haver obtingut el premi Nobel de Literatura el 1904. Podria ser que sí, perquè Echegaray (1832-1916), home d'ideologia republicana i progressista, fou enginyer de camins, matemàtic i polític, professor de l'Escola d'Enginyers (1854-68), director d'obres públiques (1868) i ministre de Foment (1869-72). No sé a

quin dels dos ponts es referien; més aviat crec que fou el primer, que tenia un indubtable valor estètic, en lloc del massacot del segon.

Amb motiu de les obres del segon pont, va haver-hi qui va proposar que se'n construís un de nou, a l'alçada del que avui són les casetes del Grup del Temple, per deixar el pont del tren per a trànsit lleuger i de vianants. Aleshores hi havia encara molt poques edificacions més enllà del parc. Hauria estat una bona solució, especialment urbanística, en permetre continuar el traçat de l'eixample un kilòmetre més avall i ampliar l'estació ferroviària que sempre resultava justa d'espai, fins al punt que el 1952 es decidí construir una estació nova a Ferreries que mai no s'acabà.

Això i tot, els ponts ara enderrocats tampoc són els d'aleshores. El tram del pont sobre l'Ebre és de 1939. L'any 1938 es varen dinamitar els tres ponts de Tortosa per evitar l'avanç de les tropes de Franco. Dos dels cinc trams del



Les obres de desmuntatge del pont del tren a l'av. de la Generalitat o vora el riu.

pont del tren no es varen refer i es bastiren de nou amb un disseny diferent de l'anterior (als trams nous no hi ha estructura superior). Es pot veure perquè, tot i la demolició, encara queda un tram amb aquesta estructura diferent. Pel que fa al pont de l'avinguda de la Generalitat ara desmuntat, era de 1962, quan es va reformar tota l'avinguda, que fins als anys 50 era el tram urbà de la carretera N-340 que passava per l'Aldea, Tortosa, Santa Bàrbara i Ulldecona fins a Vinaròs. Quan l'Estat va decidir que la carretera nacional passés per Amposta i Sant Carles

de la Ràpita, abans de traspasar la vella a l'ajuntament, va fer importants obres d'eixample, millora i canvi de paviment, entre les quals la substitució del vell pont del tren, molt estret, per un de nou de dos trams amb suports al centre i una major alçada de pas per al trànsit, tot i que això obligà a rebaixar-ne el nivell com a conseqüència del qual les inundacions en cas de pluja resulten molt freqüents.

Tot plegat històries passades d'una ciutat que va viure molts anys pendent dels xiuets dels trens i que ara ja fa temps que els ha oblidat. ■