

Els transports a l'Ebre: llums i ombres de l'evolució de la mobilitat en un territori estratègic

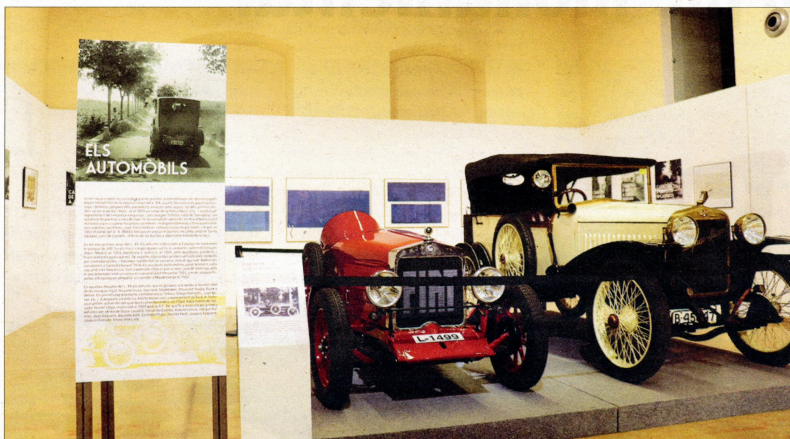
El Museu de les Terres de l'Ebre mostra l'evolució dels mitjans de transport de principi del segle XX, fins al 20 de juny

Amposta Roser Regolf

A principis del segle XX, Europa viu un període de canvis a contra rellotge. La revolució industrial va posar sobre la taula un seguit de necessitats que fan néixer noves formes de comunicació entre zones geogràfiques, així com la construcció d'infraestructures que van canviar l'economia d'arreu del país, però sobretot de les Terres de l'Ebre. És durant estos anys que arriben al sud de Catalunya vehicles com les bicicletes, els cotxes i els autobusos. El director del Museu de les Terres de l'Ebre, Àlex Farnós, reblava que **"a diferència d'altres aspectes, amb els vehicles no anem tard a les Terres de l'Ebre"**, un fet que es pot veure clarament a la mostra *La revolució dels transports a l'Amposta de principis de segle XX*, al Museu d'Amposta fins al 20 de juny.

Abans de tot això, cap a 1857, els ulls del país estaven posats sobre una iniciativa que havia de ser l'estrella del moment: el pla de navegabilitat de l'Ebre. Un projecte amb el qual es volia canalitzar el riu i que va acabar fracassant, ja que l'Ebre, amb fortes riades i estiatges, no era un mitjà de transport regular. Tot i els múltiples projectes per a convertir-lo en un riu navegable, que no es van abandonar fins als anys 30, la realitat geogràfica es va acabar imposant per a deixar pas al ferrocarril. A la zona, però, totes les infraestructures eren **"de les més dolentes del litoral mediterrani"**, cosa que canvia gràcies al fet que l'Ebre és un punt geoestratègic. **"Quan fan el projecte de navegabilitat és per a anar fins a Saragossa, no per a Amposta ni Tortosa. Amb el ferrocarril passa el mateix, i això, durant anys, ens ha fet créixer"**, sentenciava el director del Museu.

El ferrocarril va ser un dels punts clau en la revolució dels transports a les Terres de l'Ebre. L'any 1865 s'inauguraven els trams Benicàssim-Ulldesona i Tarragona-Aldea. Llavors, els més de 360 quilòmetres de Barcelona a València es recorrien en 13 hores i, el tram que faltava, d'Ulldesona a l'Aldea, depenia de com es creuava l'Ebre. Pel que fa al transport de mercaderies, a finals del segle XIX



Imatge de l'exposició que es pot visitar al Museu de les Terres de l'Ebre d'Amposta. I a sota una de les fotografies que es pot veure a la mostra.

des de les Terres de l'Ebre s'exporten arreu d'Europa productes vinculats al sector primari. No es carregaven trens sencers, però sí vagons, i això suposava un canvi radical en l'economia de la zona, perquè abans este procés es feia pel mar carregant els vaixells amb petites barquetes que sortien de la badia dels Alfacs o de les Cases d'Alcanar. **"Esta nova forma de transport de mercaderies fa que es comencen a plantar més tarongers, presseguers i altres fruiters als llocs on abans hi havia horts, garrofers, blat o cànem"**, deia Farnós. Amb l'arribada del mateix, durant la Primera Guerra Mundial hi ha un problema d'abastament arreu d'Europa i, com els preus es disparaven, aquí en produeixen més per a exportar-lo, cosa que poden fer gràcies al ferrocarril.

Ara bé, llavors tampoc es considerava les estacions d'Amposta o Tortosa com a principals, per la qual cosa el servei era deficient i els comerciants d'ambdues ciutats van estar dècades queixant-se. A Amposta, per exemple, els carros havien de fer llargues cues per a carregar els sacs només en grups de 25. Tot i que l'exposició preveu que el 1925 fan alguna millora, al 27 la premsa apunta que els comerciants seguien reclamant l'arranjament de l'estació de càrrega perquè se'ls banyaven



els productes quan plovia.

DEL CARRO A L'AUTOMÒBIL Al segle XIX la majoria de persones viatjaven, com a molt lluny, dintre de la seua comarca, cosa que canvia amb l'arribada dels nous vehicles. Durant la primera meitat del segle XX la majoria de jornaleros del Delta ja anaven a treballar amb bicicleta. Els més rics, en canvi, es podien permetre un cotxe, però les motos no es van popularitzar fins després de la Guerra Civil. El director del Museu deia que **"és un detall que posa en evidència que a les Terres de l'Ebre no hi havia classe mitjana"**. Perquè de famílies adinerades sí que n'hi havia, fins al punt que el primer cotxe matriculat a la província era el de Salvador Brunet Sala, el tortosí que va fer al-

xecar l'edifici neobarroc que actualment ocupa la Cambra de Comerç de Tortosa; així com el primer avió de Tarragona a principis de segle era de Pedro Carvallo, de la coneguda família d'Amposta.

La gent normal, però, serà amb l'arribada del tren i l'autobús que començarà a viatjar. El mateix any que l'òmnibus comença a circular de manera regular per Barcelona ja apareix la notícia d'una diligència de motor entre Alcalà de Xivert i Amposta. Pel que fa a les carreteres, en inaugurar el nou segle només es disposava d'un entramat de camins deficient, per això s'aposta per modernitzar la xarxa viària mitjançant projectes que es van dilatant fins a finals dels anys 20. **"La geografia de les Terres de l'Ebre i la falta de consens han fet**

que, tot i que estem molt ben situats i tenim les infraestructures, no es progressa", explicava Farnós.

Entre estos projectes amb problemes que es poden veure a l'exposició destaca la carretera Barcelona-València. La via, que ja funcionava des de principis del XIX com a pas de diligències, que feien un camí de dos dies parant a la fonda d'Amposta, torna a protagonitzar una disputa entre les capitals del Montsià i el Baix Ebre. **"El que es fa amb tot això és retardar el que era natural, que és que el transport és més eficaç si va per la línia curta"**, esmentava Farnós. Això passa també amb el cas del ferrocarril, on es repetixen una sèrie de fets per a intentar modificar els traços de recorregut segons els interessos polítics i econòmics de l'època.

Un altre cas és el de la carretera d'Amposta a Tortosa. La carretera que ocupa l'actual C-12, de nou quilòmetres, va tardar 57 anys a acabar-se. Falta de recursos, problemes perquè una part era cofinançada pels ajuntaments, riades o un accident mortal de l'enginyer primer van ser només alguns dels entrebancs que van anar sorgint al llarg dels anys. Una altra de les carreteres importants del moment, ahora que la més perillosa, era la del Perelló. La premsa l'anomenava "la carretera del miedó", perquè si antigament era on els bandolers assaltaven les diligències, més endavant va ser un punt negre d'accidents.

Estes carreteres i els projectes de reforma d'altres que es van quedar pel camí, fins als primers carros, motos o bicicletes són alguns dels elements que es poden veure a l'exposició del Museu de les Terres de l'Ebre. Una mostra que no només convida a analitzar el passat, sinó també a reflexionar sobre quina és la mobilitat del futur que volem. En cent anys, l'ús dels vehicles motoritzats ha crescut a passes de gegant. Ara bé, en un moment en què el punt de mira està posat cap a una mobilitat més sostenible, la mitjana de vehicles per habitant a les Terres de l'Ebre ja supera l'europea. Si este mateix fet el 1920 hagués sigut un senyal de progrés, què significava en un context com l'actual on hauríem de prioritzar l'ús dels transports públics?