

Els trens de Móra la Nova

Josep Bayerri Raga,
periodista



El Museu del Ferrocarril de Móra la Nova va sorgir el 2002 per iniciativa local, en constituir-se una associació adreçada a la preservació dels elements ferroviaris que hi havia al lloc; quatre anys després, esdevingué Centre per a Interpretació del ferrocarril, i el 2010 es posà en marxa el Museu, aprofitant les instal·lacions i els magatzems en desús de la que havia estat una estació del tren important. L'any següent es creà una aula de formació d'oficis ferroviaris per a la rehabilitació dels materials que els arribessen per adquisició, cessió o dipòsit. Actualment, el de Móra és el segon Museu del ferrocarril de Catalunya després

del Museu Nacional de Vilanova i la Geltrú, nascut el 1990; que, per cert, exposa elements de la primera estació del tren de Tortosa.

L'estació del ferrocarril de Móra la Nova era la més important de la línia Tarragona-Reus-Casp-Saragossa, per on circulaven els anomenats trens directes Barcelona-Madrid. Atenent a la seua equidistància, a l'estació de Móra hi havia aturada de tots els trens i s'hi feia el canvi de màquines, atès que disposava d'un gran nombre de locomotores al seu dipòsit, a més de treballs de revisió i manteniment, que arribarien en el seu moment àlgid, als anys cinquanta, a ocupar a més de mig miler de treballadors. Esta importància va començar a decaure quan es va optar per potenciar la línia per Lleida i suprimir els trens de Barcelona a Madrid. L'històric Costa

Brava Exprés va realitzar el seu darrer viatge, amb aturada a Móra, el 2008

Nascuda com una extensió de Móra d'Ebre (Els Masos de Móra), tot i obtenir la independència municipal el 1830, Móra la Nova esdevingué, a partir de l'arribada del ferrocarril, el 8 d'abril de 1891, després de l'obertura del túnel de l'Argentera i amb la construcció de la seua estació, important nucli ferroviari.

La nova línia suposa un important canvi en la vida i la dinàmica dels pobles del que avui és la comarca de la Ribera d'Ebre.

Històricament, els pobles de la riba de l'Ebre s'havien intercomunicat sempre per via fluvial, entre Mequinensa i la Mediterrània. L'Ebre era el cordó umbilical del territori, tant per al transport de mer-

caderies, en especial, la fusta del Pirineu, com per al desplaçament de persones i les relacions humanes. Fins i tot hi havia vapors amb freqüències regulars que arribaven fins a Escatron. Tortosa era la ciutat de referència per a tot, i també per a l'enllaç cap a Barcelona o València.

Amb l'arribada del ferrocarril s'obre una nova ruta per a arribar a la costa, més còmoda i curta, per a les localitats amb estació de tren: Móra la Nova, Ascó, Flix, Riba-roja, Faió-la Pobla de Massaluça i els pobles immediats, com Móra d'Ebre, Garcia, Vinebre i altres. En pocs anys Reus esdevingué centre d'atracció per al comerç, la indústria i els serveis, i la via per a arribar fins a Tarragona i Barcelona, fins al punt que, en la divisió territorial de Catalunya de 1936, la Ribera d'Ebre s'incorpora-

va a la creada Vegueria de Reus. Tortosa quedà només per a qüestions oficials i administratives, tot i que en els darrers anys s'ha anat corregint esta tendència, per la construcció de l'eix viari de l'Ebre i la ubicació de serveis de la Generalitat, en ser reconeguda com a capital regional.

Avui l'Estació de Móra torna a recuperar la seua importància com a seu del Museu, Centre de Formació i treballs de Rehabilitació de locomotores, vagons i material ferroviari. Pel que fa a allò que afecta al territori ebrenc, cal fer esment de la recuperació de l'anomenat *automotor*, que feia el servei entre Tortosa i Saragossa per la línia de Val de Zafán, i el projecte de tornar a habilitar com a tren històric el que unia Tarragona i Reus amb Casp, popularment anomenat Lo Caspolino. ■