

El Val de Zafán arribarà a la Ràpita

Dos notícies recents ens porten a la memòria la ja vella història del que fou ferrocarril de Val de Zafán: la rehabilitació de l'antiga estació de Bot per a destinar-la a Casa de Colònies i la prolongació de la via Verda des de Tortosa fins el Port dels Alfacs, utilitzant la infraestructura construïda els anys quaranta del segle passat i que mai va arribar a estar en ús.

Josep Bayarri Raga,
periodista



La línia de ferrocarril de Val de Zafán unia l'estació de Tortosa, de la línia Barcelona-València, amb la Puebla de Híjar, on connectava amb la de Tarragona a Saragossa, en funcionament des de 1895. A Alcanyis calia creuar una ambiciosa línia internacional de 850 km projectada el 1926 entre Andalusia i Saint Giron (França), i foradar els Pirineus per la vall d'Aneu i la Noguera Pallaresa; només entraria en servei la secció de Lleida a la Poble de Segur el 1951.

El projecte de ferrocarril de la Puebla de Híjar a Sant Carles de la Ràpita es va aprovar el 1880 amb l'objectiu econòmic de donar una sortida des del centre d'Aragó al mar quan encara no existia la línia de Saragossa a Tarragona. Les obres van començar deu anys després, però s'aturarien a Alcanyis. Es repre-

drien el 1925 i rebrien un fort impuls durant la batalla de l'Ebre per a abastir les tropes franquistes, de tal forma que al setembre de 1938 ja estava operativa fins al Pinell de Brai.

En acabar la Guerra es completaren els treballs a Tortosa (24-06-1942) amb una nova estació d'enllaç, Tortosa-Ferries, prevista de grans dimensions, on traslladar els importants serveis i equipaments de l'estació urbana de Tortosa, que quedaria com a baixador. Les obres de la infraestructura fins el port dels Alfacs continuarien, però es van suspendre el 1949, quan s'havien completat tots els treballs d'explanació, però mai es feu l'estesa de les vies. Recordo que als anys cinquanta es podia anar amb bicicleta entre Tortosa i Amposta i evitar la carretera de la Carrova, aleshores un mal camí de carro.

La línia fèrria s'acabaria a Tortosa sense acomplir el seu objectiu d'arribar des de Saragossa al mar per transport de mercaderies i produc-

ció agrària, i es reduïa a un limitat tràfic de passatgers. Aleshores es va dir que fdu per pressió de les autoritats de Tarragona, per a evitar potenciar el port de la Ràpita en detriment del de la capital, que encara no havia assolit la volada que tindria a partir dels anys cinquanta. L'any 1969 es va disposar el tancament de la línia, però s'aconseguí mantenir-la fins a l'ordre de clausura definitiva (19-09-1973). Vint anys després va començar l'habilitació del traçat ferroviari per a Via Verda, començant a la Terra Alta, mitjançant un acord del Consell Comarcal amb Adif (01-07-1994). Actualment ja hi ha 49 km entre Terra Alta i Baix Ebre, però no al Montsià. Ara, definitivament, la Val de Zafán arribarà a Amposta i la Ràpita, 27 km més, però no com a ferrocarril sinó com a Via Verda.

Les dos primeres estacions de la línia, Aldover i Xerta, són vora les poblacions, cosa que les ha preservat de l'abandonament i s'han recuperat per a usos diversos; la resta, però -Benifallet, Pinell, Prat de Compte,



El ferrocarril de Val de Zafán continuava per Amposta fins a la Ràpita. Ara, l'Ajuntament d'Amposta ja està treballant per a recuperar la Via Verda.

Arnes, Horta, Val-de-roures...., estan situades en alguns casos a quilòmetres de distància dels nuclis urbans. Moltes estan en ruïna, altres, en canvi, com Benifallet o Cretes, han estat rehabilitades com a alberg o per a restauració. El cas de Bot és singular pel fet de ser una estació situada dins del nucli urbà de la vila, que sempre l'ha considerat com un element identificatiu; per això ja fa temps que s'hi han anat realitzant alguns treballs de recuperació i valoració, com la instal·lació de l'automotor (l'autovia, en llenguatge popular)

que feia el servei entre Tortosa i Saragossa. Ara, l'Ajuntament, amb el Ministeri de Transports, ha acordat recuperar l'edifici per a convertir-lo en una casa de colònies juvenils.

Enguany farà mig segle del tancament del tren de Val de Zafán; i seria oportú commemorar-ho com es mereix, com podria ser amb la creació d'una institució (Patronat, Consorci,...) entre les administracions per a tutelar la gestió de la Via Verda en tot el seu conjunt i promocionar-la com un dels actius més importants del territori.