

La publicació del llibre *El ferrocarril de la Val de Zafán. Historia, vivencias y recuerdos de la estación de Cretas*, de diferents autors locals, permet radiografiar l'evolució socioeconòmica d'una línia de tren que va unir Tortosa i Alcanyís entre 1941 i 1971 i que va ser desmantellada els anys 90 per a convertir-se en l'actual Via Verda turística per a vianants i bicicletes.

Cinquanta anys sense el tren de la

Tortosa / Queretes Ò. Meseguer

On no va arribar mai el tren, arribaran les bicicletes. L'actual projecte de continuació de la Via Verda turística entre Tortosa i la Ràpita, que suposa una inversió de prop de quatre milions d'euros en dos trams nous amb fons europeus, contrasta amb la incapacitat política i administrativa que durant el segle passat va impossibilitar l'arribada del ferrocarril de La Val de Zafán al Port de la Ràpita, tot i tenir ja amanida l'exploració dels terrenys. Es deia La Val de Zafán pel nom de la primera companyia a la qual es van encomanar les obres i l'explotació. El servei no es va desplegar des de Bot i el Pinell cap al sud fins després de la Guerra Civil, a principis dels anys 40, per a acabar d'unir La Puebla de Híjar i Tortosa al llarg de 128 quilòmetres i 20 estacions. Durant la guerra, les tropes franquistes van utilitzar la infraestructura entre Alcanyís i Bot per a nodrir el front de la batalla de l'Ebre i transportar-hi material bèl·lic i tropes, o per a evacuar ferits. Les mateixes necessitats bèl·liques van accelerar la continuïtat del projecte fins a Tortosa.

Els primers documents sobre el costerut projecte són del segle XIX i el maig del 1880 Alfons XII sanciona la llei que fonamentaria la construcció de la via. El primer tram, de 32 quilòmetres, entre La Puebla de Híjar i Alcanyís, es va inaugurar el 1895. Més de 45 anys més tard, el tren arribava a Tortosa, quan l'explotació comercial ja estava encomanada a la pública Renfe. Gran part dels obrers que van executar l'última fase de les obres d'este ferrocarril fins a la capital ebreca, van ser presoners republicans. Tot plegat perquè els combois no complissin ni 30 anys de circulació pel Baix Ebre i la Terra Alta, ja que l'enfonsament d'un túnel el 1971 entre les estacions del Pinell de Brai i Prat de Comte va servir com a argument definitiu per al tancament de la línia, que es va fer efectiu el setembre de 1973, ara ha fet 50



Ambient a l'estació de Cretas. / ARXIU HISTÒRIC DE CRETAS

anys. Les institucions mundials, per l'estabilitat del sistema monetari i el finançament, van emetre un informe negatiu sobre les línies considerades deficitàries, amb pocs viatgers, i no es va tenir en compte la funció socioeconòmica que la línia va complir durant el franquisme ni el seu potencial a l'hora de cosir unes comarques mal connectades entre elles. "Milers d'històries humanes es van sacrificar per un ferrocarril del que avui només sabem aprofitar una trista via cicloturista. En un món més civilitzat, avui tindríem un magnífic ferrocarril històric en funcionament. Qui sap quants anys i quantes mentalitats s'hauran de canviar perquè, potser algun dia, una part del ferrocarril de la Val de Zafán pugui ressuscitar", escriu Jordi Sasplugas, director del Museu del Ferrocarril de Móra la Nova, en el pròleg del llibre *El ferrocarril de la*

Val de Zafán. Historia, vivencias y recuerdos de la estación de Cretas (1882-1993), coordinat per Juan Luis Camps -mig tortosí i mig de Queretes- i acabat de materialitzar per Eduard Martínez, activista pel ferrocarril; Camil Piera, un altre enamorat del ferrocarril; Renato Simoni, un historiador local, d'origen suís però casat a Queretes, i Jesús Martínez, el fill d'un cap d'estació de Queretes i amic personal de Camps. El 1990, la via es va desmantellar com a via fèrria, previ a l'habilitació del traçat com a Via Verda turística per a vianants i bicicletes. Una reformulació exitosa, però amb poc a veure amb el seu objectiu inicial. "És un tren que va costar molt i molt fer-lo, tot un calvari, i va tenir molt poca vida", recorda Camps. La gestació, durant 60 anys, va durar el doble que l'explotació (30).

HISTÒRIES D'AMOR El llibre recull, a més a més del relat històric, històries de vida. "No volíem un llibre eminentment tècnic, sinó que agafés records i vivències al voltant de l'estació", explica el coordinador del treball. Vivències que lliguen amb les de les generacions de gent de l'Ebre i del Matarranya que es van beneficiar de la via del tren de la Val de Zafán o que van fer del ferrocarril una forma d'arrelar i de vincular-se al territori. S'hi inclouen històries d'amor, com la d'una dona enamorada d'un revisor o com la correspondència entre una parella que s'escriu dos cops per setmana entre Madrid i Queretes. "Tenim part de la història de Queretes explicada dos vegades a la setmana", assenyalava el coordinador de la recerca. L'inventari d'"anècdotes" resulta significatiu de les relacions de la gent del Matarranya i la Terra

Alta amb la capital ebreca o amb Alcanyís.

"El servei s'utilitzava molt per part dels viatjants, dels que anaven a fer el servei militar, els que anaven a estudiar i al metge. La relació bàsica del poble aleshores era amb Tortosa, que era el centre. Queretes pertanyia al bisbat de Tortosa. Allò que va tallar esta relació va ser la reorganització del sistema sanitari públic, perquè abans tothom estava associat a l'antiga Aliança o a les altres clíniques privades de Tortosa. Quan creix la cobertura pública i s'organitza per autonomies, Queretes passa a tenir esta relació amb Alcanyís, i això afecta també l'idioma i altres coses", analitza Camps.

En l'origen del projecte hi ha el desig de connectar Aragó amb el mar, però la línia no va anar mai sobrada de rendibilitat comercial.