

CINQUANTA ANYS DEL TANCAMENT DE LA VIA DE LA VAL DE ZAFAN El llibre recupera la memòria de l'estació de Queretes entre el 1882 i el 1973

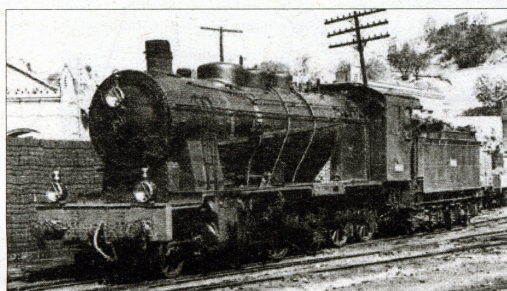
LA DADA

1895 tram Puebla de Híjar-Alcanyís

LA DADA

1941 s'activa el tram fins a Tortosa

Val de Zafan



48		(ZARAGOZA) PUEBLA DE HIJAR A TORTOSA										48	
SERVICIO DESDE EL 20 DE NOVIEMBRE DE 1940													
N.	ESTACIONES	5083	5074	82	N.	ESTACIONES	5073	4951	5051				
1-3	1-3	1-3	1-3	1-3	1-3	1-3	1-3	1-3	1-3				
1	*ZARAGOZA (S.S.)	2	10.20	17.30	1	*TORTOSA	8	7.00	18.30				
2	LA PUEBLA DE HIJAR	8	6.45	16.50	2	Alcaniys	7.15	18.20					
3	Horta de San Joan	9.31	12.40	18.40	3	Cherta	7.19	17.57					
4	Palamares (ap.)	5.34	13.01	19.01	4	Benifallet	7.28	17.57					
5	El Estaque (ap.)	5.34	13.01	19.01	5	Pinell	7.36	17.45					
6	Alcaniys	12.5	12.45	18.50	6	Torre del Compte	7.43	18.30					
7	Valdugo	7.03	12.55	19.00	7	Bot	7.44	18.34					
8	Valdugo	7.03	12.55	19.00	8	Horta de San Joan	7.50	18.30					
9	Valdugo	7.03	12.55	19.00	9	Aranda-Ledó	7.57	18.18					
10	Valdugo	7.03	12.55	19.00	10	Orta	8.09	18.24					
11	Torre del Compte	7.03	12.55	19.00	11	Valdugo	8.17	18.18					
12	Valdugo	7.03	12.55	19.00	12	Torre del Compte	8.23	18.23					
13	Valdugo	7.03	12.55	19.00	13	Valdugo	8.31	18.17					
14	Valdugo	7.03	12.55	19.00	14	Valdugo	8.31	18.17					
15	Valdugo	7.03	12.55	19.00	15	Valdugo	8.31	18.17					
16	Valdugo	7.03	12.55	19.00	16	Valdugo	8.31	18.17					
17	Valdugo	7.03	12.55	19.00	17	Valdugo	8.31	18.17					
18	Valdugo	7.03	12.55	19.00	18	Valdugo	8.31	18.17					
19	Valdugo	7.03	12.55	19.00	19	Valdugo	8.31	18.17					
20	Valdugo	7.03	12.55	19.00	20	Valdugo	8.31	18.17					
21	Valdugo	7.03	12.55	19.00	21	Valdugo	8.31	18.17					
22	Valdugo	7.03	12.55	19.00	22	Valdugo	8.31	18.17					
23	Valdugo	7.03	12.55	19.00	23	Valdugo	8.31	18.17					
24	Valdugo	7.03	12.55	19.00	24	Valdugo	8.31	18.17					
25	Valdugo	7.03	12.55	19.00	25	Valdugo	8.31	18.17					
26	Valdugo	7.03	12.55	19.00	26	Valdugo	8.31	18.17					
27	Valdugo	7.03	12.55	19.00	27	Valdugo	8.31	18.17					
28	Valdugo	7.03	12.55	19.00	28	Valdugo	8.31	18.17					
29	Valdugo	7.03	12.55	19.00	29	Valdugo	8.31	18.17					
30	Valdugo	7.03	12.55	19.00	30	Valdugo	8.31	18.17					
31	Valdugo	7.03	12.55	19.00	31	Valdugo	8.31	18.17					
32	Valdugo	7.03	12.55	19.00	32	Valdugo	8.31	18.17					
33	Valdugo	7.03	12.55	19.00	33	Valdugo	8.31	18.17					
34	Valdugo	7.03	12.55	19.00	34	Valdugo	8.31	18.17					
35	Valdugo	7.03	12.55	19.00	35	Valdugo	8.31	18.17					
36	Valdugo	7.03	12.55	19.00	36	Valdugo	8.31	18.17					
37	Valdugo	7.03	12.55	19.00	37	Valdugo	8.31	18.17					
38	Valdugo	7.03	12.55	19.00	38	Valdugo	8.31	18.17					
39	Valdugo	7.03	12.55	19.00	39	Valdugo	8.31	18.17					
40	Valdugo	7.03	12.55	19.00	40	Valdugo	8.31	18.17					
41	Valdugo	7.03	12.55	19.00	41	Valdugo	8.31	18.17					
42	Valdugo	7.03	12.55	19.00	42	Valdugo	8.31	18.17					
43	Valdugo	7.03	12.55	19.00	43	Valdugo	8.31	18.17					
44	Valdugo	7.03	12.55	19.00	44	Valdugo	8.31	18.17					
45	Valdugo	7.03	12.55	19.00	45	Valdugo	8.31	18.17					
46	Valdugo	7.03	12.55	19.00	46	Valdugo	8.31	18.17					
47	Valdugo	7.03	12.55	19.00	47	Valdugo	8.31	18.17					
48	Valdugo	7.03	12.55	19.00	48	Valdugo	8.31	18.17					
49	Valdugo	7.03	12.55	19.00	49	Valdugo	8.31	18.17					
50	Valdugo	7.03	12.55	19.00	50	Valdugo	8.31	18.17					



A l'esquerra, de dalt a baix, locomotora 240 a Tortosa; horari de trens entre la Puebla de Híjar i Tortosa i un tren creuant el pont sobre l'assut de Lledó. A dalt, grup de ferroviaris als anys 60. / M. GURGUI / ARXIU EDUARD MARTÍNEZ / COL·LECCIÓ D'ANTONI VIVES / ARXIU JESÚS MARTÍNEZ

TRES DÈCADES DE SIGNE DIVERS Segons s'explica en el llibre, durant els anys 40 es va caracteritzar per la utilització del tren com a mitjà de transport de fusta i de la mineria comarcal: carbó de Beseit i mines d'argila, productes que es carregava majoritàriament a l'estació de Queretes. També l'estraperlo i les accions dels maquis van esquitxar el funcionament del servei. És als anys 50 que la línia del tren de la Val de Zafan va incrementar la seua importància, tant en el transport de mercaderies vinculades a la mineria i de producte agrícola com en el subministrament del comerç local i en el transport de viatgers.

Bot va ser una de las estacions

més rendibles pel que fa a moviment de viatgers, amb una mitjana de 30 o 40 bitllets despatxats al dia en el moment àlgid, repartits entre quatre trens, la majoria amb destinació Tortosa.

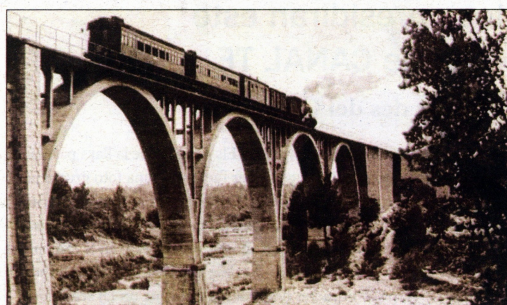
A la segona meitat dels anys 60, però, decau el transport de productes miners, un decreixement que no queda equilibrat per la incipient indústria agrícola, i decau el nombre de passatgers. "La funció social, la fela, però per a quatre. I la gelada del 56 i la mecanització de les faenes del camp als 60 marquen l'inici de la despoblació", quan encara no havia desclòs el turisme. "Jo he anat a la platja amb el tren, però érem quatre i el de la música", expressa Camps, de

quantifica que "a Queretes al final dels 60 agafaven el tren cinc o sis persones al dia".

A més a més, pels volts del 1970, es produí el boom del vehicle privat i aleshores el tren, amb les estacions lluny dels nuclis urbans principals, en alguns casos a quilòmetres de distància, com passava al Pinell o a Benifallet, no hi pot competir. La línia queda tocada de mort. Alcaldes del territori havien previst un acte per demanar-ne la reobertura el 20 de novembre de 1975, però just aquell dia va morir Franco. L'acte es va ajornar sense data i la transició va engolir el somni de ressuscitar la línia.

CONFLICTIVITAT LABORAL I ARQUITECTURA Un altre dels capítols del llibre ressegueix la conflictivitat del projecte, vagues i accidents, a partir de les notícies aparegudes a la premsa. Un altre apartat tracta com eren els edificis de les cinc estacions del Matarranya, incloent-hi els habitatges per al personal que hi treballava i imatges històriques cedides pel Museu del Ferrocarril de Catalunya. Camps revela també que alguns dels protagonistes del llibre són treballadors de l'empresa basca que va construir el tram del Matarranya, i que en alguns casos "es van posar a festejar per la zona i s'hi van quedar". La construcció del tram de Queretes a Lledó es va adjudicar l'any 1926 a l'empresa de don Manuel María Zulaica Arezaga, de Bilbao.

El llibre també té una gran riquesa gràfica, amb mapes, plànols, horaris antics de tren, fotografies històriques de tot tipus -també fotos familiars- o l'últim bitllet que es va despatxar a l'estació de Queretes, on actualment hi ha un alberg. El condicionament, millora i adaptació de moltes de les estacions de l'actual Via Verda han dotat este instrument turístic d'unes prestacions cada vegada millors, però sense balast ni vies de tren. ■



Per una Mediterrània sense plàstics!

www.pescaneta.org

pescaneta
cap a una mar blava

Generalitat de Catalunya
Departament d'Agricultura, Alimentació i Agenda Rural

Unió Europea
Fons Europeu Marítim i de la Pesca