

El tren d'abans, els desitjos d'ara

La setmana passada vaig viatjar a Barcelona amb el tren, feia mesos que no ho feia. Com que no portava pressa, vaig anar a l'estació un temps abans amb la intenció de prendre un cafè al bar. Era tancat. "Està tancat, van plegar, però tornaran a obrir prompte", em digueren.

Josep Bayarri Raga



A mitjan segle xx foren els temps gloriosos del festeig entre Tortosa i el ferrocarril; l'agost de 1942 entrava en servei la línia de Tortosa a Alcanís i Saragossa i es perllongaven les obres per fer-lo arribar fins al port de Sant Carles de la Ràpita. Poc després, entre Ferreries i Roquetes, començaven els treballs d'elevació d'una gran esplanada per acollir l'estació d'enllaç i centre de distribució de mercaderies entre Barcelona, València i Saragossa (el que avui en diríem un centre logístic). A l'estació de Tortosa hi havia dipòsit de màquines, alberg d'allotjament dels ferroviaris, centre de comandament i, a més, base de manteniment de via i obres a un radi de molts quilòmetres, que suposava una plantilla de més de 200 operaris que anaven des de l'enginyer en cap, amb la seva oficina tècnica, fins als tallers amb paletes, fusters, electricistes, pintors, mecànics i altres oficis. L'estació de Tortosa no era el centre del món,

privilegi que Dalí atribuï a l'estació de Perpinyà, però sí que ho era de l'antiga Corona d'Aragó.

L'estació era plena de vida a qualsevol hora del dia o de la nit. El bar i restaurant no tancaven mai i sempre hi havia gent esperant les combinacions entre trens amb origen o destinació a Barcelona o al sud d'Espanya, la línia cap a l'Aragó, la propera estació d'autobusos i el Carrilet de la Cava. A més, el bar de l'estació era un dels punts de referència a Tortosa. La darrera copa es feia sempre al bar de l'estació, fos l'hora que fos. Allí, darrere el mostrador, la Sra. Maria Busquets, germana del cèlebre futbolista d'abans de la guerra i cunyada d'Ismael Antó, sempre disposada a la conversa, el seu marit i el seu cunyat, germans Saporta, i els seus fills o nebots, segons es miri, els dos Lluís Saporta. A l'altra banda del taulell hi havia gent de tota mena, un univers estrany i viu: gent endormiscada aferrant els colzes sobre les taules rodones de marbre blanc; de tant en tant la barjaula de torn desorientada;

algun passat de rosca amb una copa de més; policies de "la secreta" i Guàrdia Civil, i els ferroviaris i els passatgers dels trens de nit (els correus i els expressos que es creuaven a Tortosa) baixaven uns instants per comprar-hi beguda o algun entrepà ja cuinat.

Tot es va començar a tòrcer l'any 1962, arran un informe del Banc Mundial sobre la xarxa ferroviària espanyola, on recomanava concentrar les inversions en les grans línies i abandonar les obres que no fossin especialment rendibles. La conseqüència immediata fou l'abandonament del projecte de gran estació a Ferreries, de les obres de prolongació del ferrocarril fins al port dels Alfacs i, una important reorganització dels serveis de Renfe que suposà el trasllat de la direcció regional i el departament de Via i Obres des de Tortosa a Tarragona. Poc després, el 1973 es clausurava la línia de Tortosa a Alcanís i Saragossa i se n'abandonaren les instal·lacions. Encara, però, l'estació de Tortosa continuava sent lloc neuràlgic, com a punt intermedi



L'estació del tren de Tortosa fou durant molts anys el veritable centre de la ciutat, que concentrava la major activitat a tot hora. Fins i tot hi havia jubilats que s'asseien als bancs de l'andana principal per veure el moviment del mig centenar de trens que hi circulaven cada dia i la munió de gent que hi pujava i en baixava.

entre Barcelona i València, fins que el Ministeri d'Obres Públiques va plantejar la modernització de la línia i la doble via entre Tarragona i València l'any 1983. La lamentable gestió de l'Ajuntament de Tortosa i el desinterès de la Generalitat conduïren que el tren es desplaçés fins al traçat actual, es desmantellés el tram Tortosa-Santa Bàrbara-Freginals i s'abandonés el pont sobre l'Ebre, i tot sense cap compensació econòmica ni de serveis.

L'Aldea, que hauria pogut ser la suc-

cessora de la de Tortosa, ha quedat en una estació secundària sense cap rellevància, i les il·lusions i gestions dels ampostins perquè el nou traçat fes possible la construcció d'una estació de tren vora la ciutat quedà també en foc d'encenalls. Al cap de segle i mig, la gent de l'Ebre continua reivindicant el tren. Ara esperant que el corredor del Mediterrani, que la Unió Europea va ratificar com a prioritari malgrat els entrebancs del govern del PP, no passi de llarg una vegada més. ■