

El tren que no arriba

Quan es va aprovar el corredor ferroviari a 12 quilòmetres de Tortosa es va assegurar que a l'Aldea es construiria una gran estació intermodal per a viatgers i mercaderies, amb una plataforma logística i àrea per a contenidors, que seria el nucli de les comunicacions al Baix Ebre-Montsià. Han passat ja trenta anys i els problemes ferroviaris no han fet més que augmentar.

Josep Bayerri Raga
periodista



Molt prompte es compliran els trenta anys de la supressió dels serveis ferroviaris de llarg recorregut per Tortosa. El 7 d'agost de 1996, un tren va creuar per darrera vegada el pont. Es tractava del Talgo València-Montpeller, que durant un temps feia el servei entre les dos capitals i situava Tortosa directament al peu de la capital del Llenguadoc, al sud-levant de França, on es podia connectar amb tota la xarxa de *chemins de fer* d'aquell país; aquells mateixos anys hi havia un servei diari Intercity de Barcelona a Sevilla i un altre directe, també amb Talgo, de Barcelona a Madrid per València. Malauradament, ara des de Tortosa només resten trens de rodalia fins a Barcelona i València i al corredor que passa per l'Aldea, no s'aturen els trens d'alta velocitat. Tortosa fou capital ferroviària durant cent vint-i-vuit anys, des del 27 de

juliol de 1868 quan s'inaugurava el pont sobre l'Ebre fins al 1996, quan es tancava.

Al primer moment es planteja que el nou corredor ferroviari mediterrani disposaria d'una gran àrea a la zona de l'Ebre en substitució de la històrica estació de Tortosa. Es pensava fonamentalment per a base d'intercanvi de transport entre carretera i ferrocarril i àrea de contenidors. En un primer moment, es limita a construir un baixador a l'Aldea per connectar amb el ramal secundari de rodalia a Tortosa; fins i tot la zona industrial que es va crear a la vora fou denominada "Polígon Industrial Estació de Mercaderies", pensant que així hauria de ser. El tema dels passatgers es considera solament com a tangencial i a tal efecte es crea un servei d'enllaç amb autobús entre Tortosa i el nou baixador, oficialment estació "Aldea-Amposta-Tortosa", que circulava al moment que els trens de llarg recorregut s'aturaven. El servei no va funcionar i al cap de poc temps es

va suprimir. Qui volia agafar un tren de llarg recorregut havia d'anar pel seu compte o amb els trens de Rodalies des de Tortosa i esperar la combinació.

Esta situació, al cap dels anys ha suposat una pèrdua progressiva de l'ús del tren a favor del transport per carretera, especialment el bus directe entre Tortosa i Barcelona. Per optimitzar la seua utilització, es consolidà un punt de connexió amb les línies locals procedents dels pobles del territori amb busos de la companyia HIFE situat a la rotonda d'accés a l'AP7, a l'entrada del Polígon Industrial Catalunya Sud, a poc més d'un quilòmetre del tren. Aquest punt o intercanviador s'ha anat arranjant i ara es planteja construir una plataforma fixa i urbanitzada amb espais d'aparcament i andanes per als autobusos sense tenir en compte l'enllaç amb el baixador ferroviari de l'Aldea.

De la gran estació integral de les Terres de l'Ebre no se'n torna a parlar més, tot i que el 2021, arran de



L'estació del tren de Tortosa, que fou centre ferroviari logístic durant més de cent anys, ara és un simple baixador.

la creació de l'empresa Kronospan i el Pla d'industrialització projectat per la Generalitat, es va anunciar que es construiria un ramal ferroviari fins al Catalunya Sud. S'ignora l'estat actual de la qüestió.

El Pla territorial parcial de les Terres de l'Ebre, aprovat per la Generalitat el 2010, ja preveia la creació d'un tren tramvia que unís la façana litoral de la comarca del Montsià (Alcanar, la Ràpita i Amposta) amb Tortosa enllaçant amb el ferrocarril a la prevista estació de l'Aldea. En un principi es va apuntar que el tram en-

tre Aldea i Tortosa se superposaria al ramal del tren, el que va crear la pre-ocupació de la desaparició a la llarga del servei ferroviari des de Tortosa; això va provocar una reacció en contra i el tema va quedar arxivat fins que ara ha estat recuperat per la Plataforma Trens Dignes, amb el suport de l'Ajuntament de Tortosa, juntament amb altres reivindicacions per a la millora dels serveis ferroviaris.

Quina diferència de fa trenta anys, quan es podia pujar al tren al carrer Cervantes de Tortosa i seure fins a Sevilla, Madrid o Montpeller. ■