

Lo Carrilet Tortosa-la Cava: 100 anys

Avui és difícil imaginar fins a quin punt, a principis del segle XX, les distàncies entre Tortosa, Amposta i els pobles del delta de l'Ebre eren molt més grans del que indiquen els quilòmetres

Sap greu la falta de sensibilitat de l'actual govern municipal de Tortosa, que ha deixat passar el centenari sense organitzar cap acte ni esdeveniment per recordar aquesta fita històrica

L'11 d'agost de 1926, és a dir, dimarts passat va fer 100 anys, es va inaugurar amb el primer viatge, el carrilet Tortosa la Cava, concretament el primer tram entre Tortosa i Amposta. Es va posar en servei, el segon tram fins Jesús i Maria, el 27 de juliol del següent any, i el tram final fins a la Cava el 16 de desembre del 1927.

Avui és difícil imaginar fins a quin punt, a principis del segle XX, les distàncies entre Tortosa, Amposta i els pobles del delta de l'Ebre eren molt més grans del que indiquen els quilòmetres. No era tant una qüestió de distància física com de temps, comunicacions i accessibilitat. La principal via de comunicació era el riu, amb els llaüts i els petits vapors fluvials, i la xarxa de carreteres al delta era pràcticament inexistent. Amb el desenvolupament agrícola del Delta afavorit pels canals de regadiu de la Dreta (1857) i de l'Esquerra (1912), cada vegada era més necessària una connexió ràpida de passatgers i mercaderies entre el Delta i la capital social i econòmica del territori, Tortosa.

Així a finals del segle XIX es comença a plantejar al necessitat de projectar un ferrocarril que connectes la ciutat de Tortosa amb la d'Amposta i els nuclis de Campredó, l'Aldea, Sant Jaume, Jesús i Maria i la Cava. El primer projecte de l'enginyer Zopetti data de 1916. La seva aprovació definitiva no va ser fàcil. La tramitació parlamentària del ferrocarril de Tortosa a la Cava es va desenvolupar al llarg de 1922 i va passar tant pel Congrés dels Diputats, que el va aprovar al febrer d'aquell any, com pel Senat. El projecte de llei, que preveia autoritzar el Govern a concedir la línia sense subvenció de l'Estat, va arribar al Senat el març. La tramitació, però, es va anar alentint, fins al punt que el 7 de juliol de 1922 el ministre de Foment va intervenir al Senat per demanar que la Comissió d'Obres Públiques dictaminés al més aviat possible sobre el projecte, una qüestió que va suscitar un debat curiós. Finalment, les Corts van aprovar la norma i el rei Alfons XIII la va sancionar el 4 d'agost de 1922.



El 15 de febrer de 1924 es va constituir la societat Ferrocarrils Econòmics, SA (FESA), per construir i explotar aquesta línia ferroviària, i com no disposava de fons públic, es va finançar íntegrament pels seus promotors i el Banc de Tortosa.

Lo Carrilet va ser una de les infraestructures que ajudaren a convertir el Delta modern en un territori econòmicament integrat, i sense dubte va consolidar Tortosa com a centre comercial i de serveis. El seu impacte va tenir diferents dimensions. Una econòmica, en reduir els costos i els temps de transport de mercaderies i passatgers entre els pobles del Delta i Tortosa. Una altra, la territorial, en connectar en regularitat poblacions i nuclis fins al moment amb comunicacions molt definits o inexistents. La dimensió de l'impacte social també fou rellevant, ja que va facilitar l'accés dels habitants de tot el Delta al comerç, a serveis, com els sanitaris i professionals, i a les institucions. I finalment en l'àmbit de la dimissió cultural l'impacte també va ser molt rellevant, i va generar una memòria col·lectiva que encara perdura fins avui, pràcticament seixanta anys després que deixes d'operar.

Als anys cinquanta es comença a desenvolupar una xarxa de comunicacions viàries que suposa una forta competència per al Carrilet, aquesta es consolida a la dècada dels seixanta, amb el transport per carretera dels camions i els autobusos. L'any 1964 FESA abandona l'explotació del carrilet, que és traspasada a la companyia pública FEVE, que finalment el desembre de 1967 fa l'últim viatge, i l'any 1968 clausura definitivament aquesta línia fèrria.

Tanmateix, lo Carrilet ja forma part de la nostra història i

del nostre patrimoni, i hem de fer tot el possible per conèixer-lo millor i mantenir-lo viu. En aquest sentit, cal agrair molt especialment a les diferents persones i institucions que s'hagin convertit en els guardians de la memòria del Carrilet. Entre molts altres, vull recordar l'associació Amics del Carrilet del Delta de l'Ebre i el seu president Joaquim Sàlvia, en Carles Salmerón i Bosch, autor de l'obra *El tren del delta de l'Ebre. Història del ferrocarril Tortosa-la Cava*; en Josep Bó, autor de la cançó 'Lo carrilet de la Cava', i el grup Quico el Cel·lio, el Noi i el Mut de Ferreries per la seva divulgació arreu de tots els països catalans. I també Joan Vidiella Martí, un enamorat del Carrilet, on va treballar el seu pare. Com a alcalde, des de l'Ajuntament de Tortosa també modestament van intentar contribuir a conservar la memòria i el patrimoni del Carrilet. Així el 2015 vam restaurar i dignificar l'emblemàtica màquina de Carrilet que feia quaranta anys que estava malmesa al Parc Municipal. Vam recuperar i restaurar el 2017 l'antiga estació, on vam ubicar un espai pels joves «Lo Carrilet», i l'oficina jove. Així com organitzant xerrades o exposicions sobre el nostre Carrilet.

Per tot això, sap greu la falta de sensibilitat de l'actual govern municipal de Tortosa, que ja sigui per desconeixement, desídia o falta de compromís, ha deixat passar el centenari de la inauguració del Carrilet, sense organitzar cap acte ni esdeveniment per recordar aquesta fita històrica. Lo Carrilet com he dit, forma part de la nostra història i del nostre patrimoni, no només de la ciutat sinó del territori ebrenc i del conjunt de país.



FERRAN BEL
Economista