

Cent anys d'un Carrilet que no va sobreviure

El ferrocarril de via estreta que va unir Tortosa i la Cava durant més de quatre dècades va transformar el transport de persones i, sobretot, de l'arròs del delta de l'Ebre, deixant una petjada que encara perdura en la memòria de la ciutadania del Baix Ebre

Tortosa Joan Josep Carot

Quan el Carrilet va començar a circular, l'arròs del delta de l'Ebre encara arribava a Tortosa amb el transport fluvial, que havia sigut durant dècades l'artèria principal de comunicació. Cent anys després de la inauguració del primer tram, aquella línia ferroviària que unia Tortosa i la Cava sobreviu en la memòria, en les cançons, en una locomotora exposada al Parc Municipal Teodor González i en part d'un traçat convertit en Via Verda. L'efemèride s'ha celebrat este 11 d'agost gairebé en l'oblit.

La línia, propietat de l'empresa Ferrocarrils Econòmics SA (FESA), connectava Tortosa i la Cava al llarg de 26 quilòmetres. Tenia un ample de via d'un metre i onze parades: Tortosa baixador, Tortosa ciutat, Creu del Peiró, Santa Càndida, Campredó, Font de Quinto, Amposta, Jesús i Maria, l'Església, Sant Jaume i la Cava.

El tren va entrar en servei per trams. El primer, entre Tortosa i Amposta, se va inaugurar l'11 d'agost de 1926 i el 16 de desembre de 1927 va començar a funcionar entre Amposta i la Cava. El projecte havia sigut dissenyat per l'enginyer saragossà d'origen italià Gaudencio Zoppetti per a FESA, i el capital que va permetre executar la línia era bàsicament tortosí.

Era un ferrocarril modest, de tracció mixta vapor-dièsel, però la seua importància anava molt més enllà de les dimensions. El Carrilet va connectar les poblacions del Delta amb Tortosa i va donar sortida a mercaderies en un moment en què les comunicacions estaven canviant ràpidament.

El ritme del Carrilet era pausat. Feia diàriament tres viatges en cada direcció i, en dates assenyalades com la Pasqua, quan nombrosos riberecs se desplaçaven fins a l'ermita de Mig Camí, s'hi afegien dos serveis més.

Qui comprava a Tortosa un bitllet fins al final de la línia, a la Cava, necessitava entre 60 i 75 minuts per a completar el trajecte. El tram on la locomotora aconseguia més velocitat era el que unia Sant Jaume i Amposta, però ni tan sols allí superava els 25 quilòmetres per hora.



El Carrilet al seu pas per l'actual avinguda de la Generalitat de Tortosa. La fotografia és de 1957. /FAMÍLIA CUYÀS-INSTITUT CARTOGRÀFIC I GEOLÒGIC DE CATALUNYA

La càrrega, però, era tan important com els passatgers. Els vagons de mercaderies tenien una capacitat total de 60 tones. En direcció al Delta transportaven generalment materials de construcció i adobs per a les plantacions agrícoles. A la tornada, arribaven carregats d'arròs, principalment.

Per a prestar este servei, la companyia disposava de deu cotxes de viatgers construïts per The Bristol Wagon and Carriage Works Co. Ltd. l'any 1887 i adquirits de segona mà a Tortosa el 1926. També tenia dos cotxes de viatgers marca Renault, tres furgons i vint vagons de mercaderies construïts per la MetaHúrgia del Llobregat entre els anys 1925 i 1927. La plantilla estava formada per mig centenar de persones.

LA VIA FLUVIAL El Carrilet no només va transportar arròs. La seua entrada en funcionament va alterar l'equilibri d'un sistema de comunicacions que fins aleshores depenia en bona part del riu.

A finals del segle XIX i principis del XX, el tràfic fluvial era habitual. Des de Tortosa hi havia línies regulars amb Barcelona, amb escales a Tarragona, Vilanova i Sitges. La construcció de la línia ferroviària entre Barcelona i València havia afectat greu-

ment el servei marítim, però el transport fluvial entre Tortosa i el Delta encara mantenia la seua activitat.

El Carrilet va acabar convertint-se en una competència decisiva per a les darreres embarcacions fluvials. Tant, que el vapor *Anita*, incorporat al servei l'any 1919, va ser venut el 1928.

El primer tram del Carrilet, entre Tortosa i Amposta, s'inaugurà l'11 d'agost de 1926

El trenet de via estreta va deixar de circular definitivament l'1 de gener de 1968

Però mentre el tren guanyava protagonisme en el transport de persones i mercaderies, la seua pròpia situació econòmica no deixava de ser fràgil. El Carrilet mai no va tindre una vida econòmica excessivament favorable.

Després de la Guerra Civil, el Ministeri d'Obres Públiques va demanar un informe sobre l'estat del material i les

instal·lacions a la Prefectura d'Explotació de Ferrocarrils. L'informe va acabar sent favorable. La Comissió Liquidadora del Banc de Catalunya i els ajuntaments de Tortosa i Amposta afectats estaven interessats a mantindre la línia i van oferir les màximes facilitats per al ressorgiment del Carrilet, convençuts que aquell trenet tenia un gran interès per a la comarca.

UNA AGONIA LENTA Amb els anys, però, el paisatge del transport va canviar. Van arribar altres mitjans més ràpids i còmodes i l'hegemonia del Carrilet va començar a esquarterar-se.

La companyia concessionària va estudiar aleshores la construcció d'un ramal entre Amposta i la Ràpita, amb la intenció d'incrementar el nombre de passatgers i de mercaderies. El projecte, tanmateix, no es va arribar a executar. L'empresa no tenia prou empenya econòmica per a construir un nou pont sobre el riu Ebre a Amposta. Al mateix temps, també planava un altre projecte que tampoc se faria realitat: la prolongació de la Via de la Val de Zafán fins a la Ràpita.

El Carrilet afrontava així les seues darreres dificultats sense trobar una sortida. La seua desaparició va ser el resultat d'una lenta agonia.

El juny de 1960 es va clausurar definitivament el tram entre l'estació i Tortosa baixador. Quatre anys després, l'1 de març de 1964, FESA va cedir la línia a l'Estat a través de Ferrocarrils de Via Estreta (FEVE), davant la impossibilitat de cobrir el dèficit econòmic que generava anualment.

FEVE va mantindre l'explotació del trajecte entre Tortosa i la Cava fins a l'1 de gener de 1968, quan el servei va cessar definitivament.

El Carrilet durant unes dècades va ocupar un lloc central en la vida quotidiana de la gent del Baix Ebre. Després, com tants altres mitjans de transport que van quedar enrere amb la modernització, va perdre la batalla contra la velocitat i la comoditat.

Avui, l'espai que ocupava l'antic solar de l'Estació del Carrilet ja no és una estació ferroviària. Les màquines i els vagons que hi feien parada van deixar pas fa anys a una estació d'autobusos i a un CAP. L'antiga estació és ara un equipament municipal dedicat a serveis de joventut.

La locomotora 220 T-1, però, continua exposada al parc municipal Teodor González. I una part del traçat ferroviari entre Tortosa i Amposta ha trobat una nova vida convertida en la Via Verda del Carrilet.