

El record de la Vall de Safan

Un vell ferrobús, construït a Alemanya fa prop de mig segle i ara en desús, ha sigut adquirit per un particular i traslladat vora l'antiga estació de Bot de la línia ferroviària de la Vall de Safan, on instal·larà un bar per dinamitzar la via verda. Per la seua banda, l'Ajuntament rehabilitarà els que en foren serveis higiènics, mentre que a llarg termini gestiona recursos per recuperar tot l'edifici de l'estació i destinar-lo a albergues per a allotjament.



Josep Bayerri Raga

Aquest vagó-locomotora és paregut, encara que més modern, a l'automotor que prestava servei entre Tortosa i Saragossa per la mateixa línia, construït en els anys 50 i actualment en procés de restauració per part de l'Associació de memòria ferroviària de Móra la Nova. És bo no oblidar la història del tren a la nostra terra. El pont rehabilitat a Tortosa és el pont del tren, tot i que alguns li diguen el pont roig.

El ferrocarril de la Vall de Safan va ser una obra desgraciada. Pensat per esdevindre la sortida marítima de Saragossa al port de Sant Carles de la Ràpita, per Alcanyís, Vall-de-roures, Gandesa, Tortosa i Amposta, mai no va arribar a complir els objectius previstos ni va transportar mercaderies. S'aturà a Tortosa malgrat que les obres d'infraestructura estaven ja del

tot enllestides. El seu recorregut quedava molt allunyat tant de Vall-de-roures com de Gandesa, amb algunes estacions al mig del camp, a molta distància dels nuclis habitats més pròxims, fet que en limitava la utilitat. Des d'Alcanyís, derivava un ramal en direcció a Terol per la conca minera de Montalbán, que tindria sortida al Mediterrani pels Alfacs. Aquesta obra també quedà paralitzada a punt d'acabar-se.

Durant més d'un segle, referir-se a la Vall de Safan a les Terres de l'Ebre era sinònim de reivindicació col·lectiva. La línia fou inclosa, el 1870, al Pla General de Ferrocarrils d'Espanya, per bé que les obres van trigar encara dotze anys a començar, i el tram d'Alcanyís a La Puebla de Híjar no entraria en servei fins al 1895. Després va haver-hi una llarga paralització plena d'entrebancs, gestions fallides i promeses no complides. El 1923 es va emprendre el



Tot i que alguns en diuen el pont roig, per a molts continuarà sent sempre el pont del tren, com l'altre és el pont de l'Estat, que és qui el va pagar fa més de cent anys.

tram d'Alcanyís a Tortosa, que no quedaria enllestit fins al 1941, i encara gràcies a la forta empenya que les obres van rebre l'any 1938 a corre-cuita per fer arribar el tren fins a Horta de Sant Joan i poder abastir les tropes franquistes a la Batalla de l'Ebre. Durant 28 anys, fins a l'ensorrament d'un túnel a prop de Bot (1969), la Vall de Safan fou element clau per a les comunicacions d'un ample territori en un país miserable que tot just superava els

límits de la subsistència. Els veïns dels pobles del Baix Aragó, el Matarranya i la Terra Alta arribaven a peu o amb caruatges fins a la dotzena d'estacions de l'itinerari i des d'allí feien cap a Tortosa per enllaçar cap a Barcelona o València. De tornada havien de passar la nit a Tortosa, gairebé sempre recolzats en una de les cadires del bar de l'estació, que no tancava mai.

Hi havia tres serveis diaris en cada direcció. El primer, l'Autovia, sortia de

Tortosa a les set del matí i arribava a Saragossa gairebé a les onze; en creuar el pont sobre l'Ebre feia sonar la botzina amb contundència, fet que comportava una mena de despertador col·lectiu per a la gent de Tortosa. Tornava a la nit per passar pel pont puntualment a les nou, tal com demostrava el xiulet. La sirena de la fàbrica de Bau –la "fàbrica dels francesos", en deien els vells– marcava l'horari laboral a la ciutat: a les nou, la una, les tres i les set i a l'estiu, una hora abans.

Un altre comboi arrancava després de dinar i moria a La Puebla de Híjar, on enllaçava amb un tren correu que feia el recorregut de Barcelona a Madrid. Calia, però, esperar una hora, fet que, afegit a les parades per reposar aigua a la màquina de vapor, allargava el temps per arribar a Saragossa fins a sis hores. L'aturada a l'estació d'Arenys de Lledó, on hi havia un camp de cirerers pròxim, era aprofitada pels viatgers per baixar a collir-ne. El tercer tren sortia de Tortosa a la vesprada i feia nit a Alcanyís. Tret de l'Autovia, el viatge era un veritable calvari pel gran nombre de túnels, la lentitud de les màquines, la incomoditat dels seients de fusta, el fum carbonitzat que ho envaïa tot i feia l'atmosfera irrespirable. ■