

# El document del mes

## Obra d'Infraestructura. Ferrocarril de Val de Zafán. Sección Cherta San Carlos. Memòria. 1922

JORDI ENFEDAQUE I NOVELL  
SERVEI D'ARXIU MUNICIPAL

*“En tres secciones hemos dividido el replanteo de los 14 Kms. que faltan construir desde Alcañiz al mar en el fc. De Val de Zafán á San Carlos de la Rápita, [...] la 3a de Cherta a San Carlos [...] es la de mayor interés, pues solo con el movimiento de la zona que atraviesa asegura una vida próspera, á cualquier ferrocarril que se construya”*

Així s'inicia el nostre Document del Mes, el més antic que conservem sobre una infraestructura que mai va arribar a funcionar, però que va condicionar molt la nostra ciutat, sobretot en aspectes urbanístics i de creixement econòmic: el ferrocarril entre Vall de Zafán i La Ràpita.

L'origen d'aquesta línia l'hem de buscar en l'interès de comunicar l'Aragó amb el mar i donar sortida als seus productes. L'aparició de jaciments de carbó en la zona del Baix Aragó va fer que Alcanyís liderés els treballs per dotar-se d'aquest modern mitjà de comunicació per transportar mercaderies i persones fins al mar. Així, d'acord amb una llei sancionada pel rei Alfonso XII, del 14 de maig de 1880, es donava el tret de sortida a una infraestructura que uniria la línia de Saragossa amb el mar Mediterrani. Seguint, el 1882, s'inaugurava la primera estació (La Pue-

bla de Híjar), encara que no seria fins el 1895 que s'acabaria el primer tram fins Alcanyís. El fet que en 13 anys, només es construïssin 32 km, ja va fer entreveure les dificultats per dur endavant aquest projecte: canvis d'empreses concessionàries, problemes amb els grups capitalistes, la situació política canviant, les guerres... No és difícil imaginar com la combinació d'aquells contratemps van fer que es necessitessin 60 anys

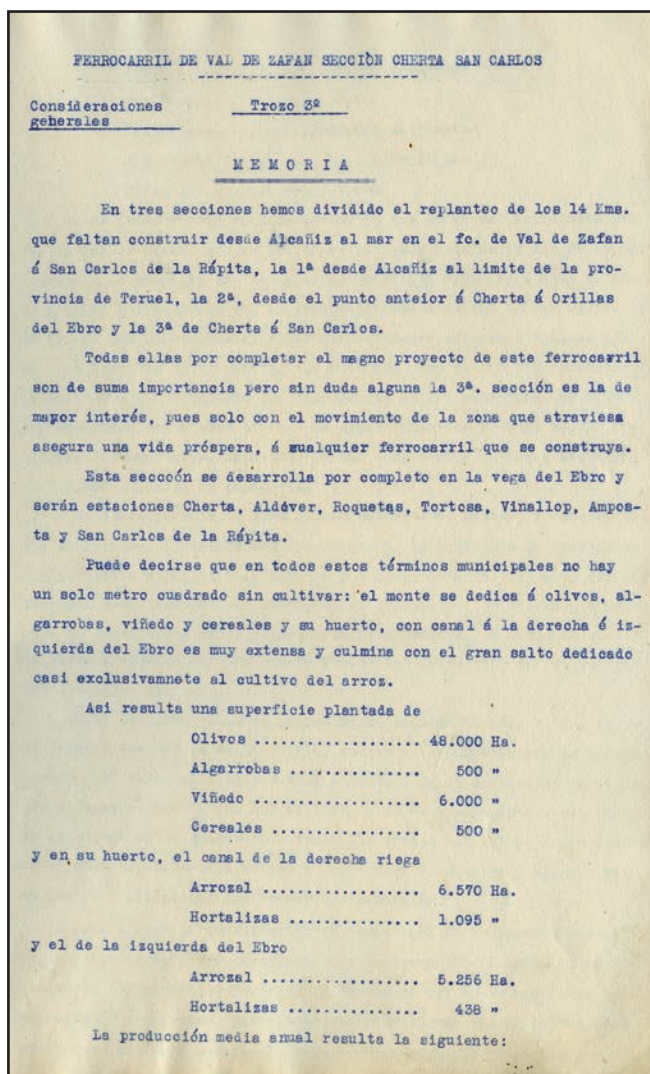
per fer circular trens que arribessin a Tortosa i assolir un dels objectius de l'empresa: connectar amb el ferrocarril de València a Tarragona. Fet que només donaria per poc més de 30 anys de servei entre el 1942 i el 1973<sup>1</sup>.

Per tant, no ens ha d'estranyar que, arribats al 1922, l'enginyer que redacta el replantejament es trobi amb una zona que ha canviat molt en 40 anys. Per exemple, ha crescut molt

urbanísticament (com és el cas de Roquetes) o han aparegut un seguit de fàbriques i infraestructures, que obliguen a fer una revisió del projecte i tornar a justificar i defensar la seva viabilitat.

Un altre dels canvis que es constaten és que l'any 1922 la iniciativa en l'empenta d'aquest projecte ja no la lideren les terres aragoneses, sinó que és des Catalunya que es veu en aquesta infraestructura una oportunitat de creixement. Així, els diputats a corts i les autoritats territorials treballen fins aconseguir que el Ministeri de Foment autoritzi l'estudi i replantejament de la infraestructura<sup>2</sup>.

Pel que fa al replantejament, el tercer sector incloïa la Ràpita juntament amb les poblacions de Xerta, Aldover, Roquetes, Tortosa, Vinallop i Amposta. És per això que, com que al nostre municipi li afectava la infraestructura, l'Ajuntament va en rebre una còpia, de la qual



Primera pàgina de la memòria de 1922 del replantejament de la secció de Xerta a la Ràpita del ferrocarril de Vall de Zafán

només se'n conserva la memòria, mancant els plànols i la resta del projecte. En tot cas, creiem que el document presenta una part molt substancial de la informació que ens podria aportar el total de l'expedient, ja que, a banda de descriure el nou plantejament, també aporta dades sobre el seu entorn com ara el tipus de cultius agrícoles, els recursos minerals o les necessitats de l'entorn.

Així, l'enginyer encarregat del replantejament intenta vendre aquest territori com un dels més rics d'Espanya i amb gran potencial per al ferrocarril. Posa d'exemple les dades dels moviments comercials (54.000 tones importades i 81.000 exportades) o dels 230.000 bitllets venuts a les estacions de Tortosa, l'Aldea-Amposta i Santa Bàrbara durant el 1921. També presenta la ciutat de Tortosa com la més dinàmica de la província de Tarragona i hi justifica així la idea de crear un nus ferroviari aprofitant les infraestructures ja existents.

També és interessant descobrir com es creaven i es plantejaven les infraestructures ferroviàries en el nostre entorn: com afectava l'existència d'una capitania marítima a Tortosa, com s'havia de respondre a les necessitats militars en relació a les crescudes del riu i la seva traducció amb el tipus de materials emprats. I, també, quines dificultats plantejava el dèficit de materials constructius a la zona o la manca de bracers o de carros i cavalleries en un territori tan agrícola.

Com sabem, per Tortosa hi passa

la línia fèrria de València a Tarragona i el projecte planteja inicialment aprofitar la seva estació o els ponts que travessen l'Ebre. Però en fer un anàlisi més acurat, l'enginyer presenta un seguit de mancances i mals plantejaments que fan que ho formulí d'una altra manera: una estació de tren "*incapaz para sus necesidades actuales*", els 24 km de més que realitza la línia de València passant per Tortosa en abandonar el traçat de la costa, l'augment de recorregut de la línia de Vall de Zafán a l'entrar a Tortosa, etc.

Les solucions a aquests problemes que proposa l'enginyer passen des de la creació d'una estació entre Tortosa i Vinallop i no construir la part de la línia entre Roquetes i Amposta, sinó passar la línia al marge esquerra, aprofitant infraestructures ja existents. El nou traçat hagués inclòs les estacions de Roquetes, Tortosa, l'Aldea-Amposta, Amposta, La Ràpita i Vinaròs. Així s'hagués aconseguit, només amb tres anys, fer més curta la distància entre Roquetes i la Ràpita, fer més curta la línia de València i descongestionar l'estació de Tortosa.

Però la pressió del territori no va aconseguir tirar endavant aquesta part de la infraestructura, iniciant-se només l'any 1923 les obres que unirien Alcanyís amb Horta. 40 anys més tard, el 15 d'octubre de 1973<sup>3</sup> se suprimia definitivament la línia sense haver arribat a la nostra ciutat, però deixant una empremta en el nostre urbanisme que perdura i serà present en el paisatge de les prope-

res generacions dels rapitencs.

Com veiem, aquest document ens convida a fer recerca en molts àmbits. Sobretot a animar a buscar en altres arxius una còpia del treball complet. I la mateixa memòria ens dona moltes pistes. Per exemple, l'enginyer cita l'*Instituto Geográfico y Estadístico* com l'origen del plànol sobre el qual treballa, però també podria descobrir-se en algun dels fons municipals de les poblacions citades en el projecte.

Algú s'hi anima?

<sup>1</sup> MORENO i GUALLAR, Josep Antoni; *La Construcción del Ferrocarril de Val de Zafán a Sant Carles de la Ràpita entre 1880 y 1906*. Ponencia presentada en el III Congreso de Historia Ferroviaria 24-26 septiembre 2003 Gijón (Asturias).

<sup>2</sup> Són moltes les notícies que es troben en la premsa històrica de l'època. Per l'exemple, el diari *ABC* del 27 de juliol de 1922 (Ed. de la mañana. Pàg. 12), es feia ressò de "*Autorización al ministro de Fomento para el estudio de dos vías de enlace con el ferrocarril de Val de Zafán a San Carlos de la Ràpita*". O una altra notícia del 8 d'agost de 1922 (Ed. de la mañana. Pàg. 12), dins dels Reials Decrets de Foment, hi constava una llei autoritzant al Govern "*otorgar sin subvención que figura en presupuesto se construyan los replanteos y variantes y la construcción del ferrocarril de Val de Zafán a San Carlos de la Ràpita*".

<sup>3</sup> ESCUDÉ MONTFORT, Jaume P.; MORENO i GUALLAR, Josep Antoni; VALENCIA LEONARDO, Eugeni; *El tren de la Vall de Zafán*. Butlletí del Centre d'Estudis de la Terra Alta, Núm. 42. Pàg. 36.



## Juanito Restaurant

PLATJA - MIAMI • Tel. 977 740 462

UN lloc deliciós de LA COSTA DAURADA A 200 METRES DE LA població

**Paelles - Sarsueles - Llagostins - Graellades - Mariscs**

**HABITACIONS - SANT CARLES DE LA RÀPITA**