

***Historia de la línea de La Puebla
de Híjar-Alcañiz-Tortosa-Sant
Carles de la Ràpita***

**Artículo publicado en la
Revista *Vía Libre*
Núm. 448
(diciembre 2001)**

Josep Antoni Moreno i Guallar
E-mail: josep.antoni.moreno@estudiant.upc.es

Dejaron de circular trenes en 1973 y hoy funciona en algún tramo como vía verde.

Los orígenes de este ferrocarril hay que buscarlos en el interés aragonés por tener un puerto de mar por donde poder exportar los productos producidos en su país. Las primeras iniciativas surgieron con la consulta a las Diputaciones aragonesas para la redacción de la Ley y Plan General de Ferrocarriles de 1855, pero a pesar de todo, ni en esta ley ni en la posterior de 1878 es incluida la línea. A pesar de esto, diputados aragoneses y catalanes consiguen que el 15 de mayo de 1880 las Cortes Españolas incluyan la línea dentro del Plan de la Ley de 1878 y autoricen al Gobierno a realizar la concesión.

El Gobierno realiza los trámites administrativos y la construcción y explotación de la línea es concedida el 16 de octubre de 1882 a la *Sociedad General de Obras Públicas*. También esta misma empresa solicita y consigue la concesión para la construcción de un muelle en el puerto de Sant Carles de la Ràpita. La inauguración de las obras se celebra solemnemente el 18 de octubre de 1882 con la presencia del rey Alfonso XII, que el día anterior había presidido en Huesca la inauguración de las obras de la línea del Canfranc.

A pesar de todo lo anterior, la *Sociedad* no realiza ninguna obra más, y la concesión es traspasada el 10 de Junio de 1884 a una nueva empresa creada al efecto con el nombre de *Compañía del Ferrocarril de Val de Zafán á San Carlos de la Rápita*. Iniciadas las obras, y ante los problemas económicos en que se encuentra inmersa, traspasa la concesión a la *Compañía de los Ferrocarriles de Zaragoza al Mediterráneo*. Este nombre proviene de la intención de alargar la línea por la otra orilla del Ebro desde La Puebla de Híjar hasta Zaragoza, en competencia con la línea de los Directos.

Después de muchas peripecias en la construcción y dos pleitos internacionales con los obligacionistas extranjeros, se consigue inaugurar la primera sección, entre La Puebla de Híjar y Alcañiz, el 31 de julio de 1895.

Pero los ingresos son inferiores a lo previsto, y las obras no sólo no continúan sino que la *Compañía* suspende pagos en 1897, hecho que produce la interrupción de la circulación de trenes en 1898. Ante esta situación, el Estado incauta provisionalmente la concesión en 1899 y restablece el servicio. Tal como indica la Ley de Ferrocarriles entonces vigente, se realizan 3 subastas de la concesión resultando desiertas todas ellas, por lo que el Estado incautó definitivamente la línea por Real Orden de 10 de Abril de 1906.

Por parte de ayuntamientos y particulares se intenta que el Estado, como propietario de la concesión, continúe las obras. Después de casi 20 años, y con la intervención del diputado por Vall-de-roures Carles Emili Montañés i Criquillion ante el Rey Alfonso XIII, las obras de los primeros tramos son subastadas en Enero de 1923.

La proclamación de la Dictadura de Primo de Rivera, el 11 de Septiembre de 1923, acelera las obras de construcción de este ferrocarril y otros. Se consigue que en 1930, al final de la Dictadura, esté acabada el 60 % de la infraestructura, y la superestructura en los tramos Alcañiz-Valljunquera y Xerta-Tortosa.

La II República no paraliza las obras, pero ralentiza el ritmo de éstas. Se inician los trabajos para la construcción del viaducto de hormigón de 7 arcos sobre el río Algars y la estación de mercancías de Tortosa, así como la instalación de carriles desde Valljunquera hasta el viaducto y los edificios de las estaciones de Valdealgofra y Valljunquera.

Durante la Guerra Civil, la construcción del ferrocarril se vio acelerada por las necesidades bélicas del ejército franquista. Después de conquistado el Bajo Aragón y establecido el frente en el río Ebro, los zapadores ferroviarios, aprovechando materiales ya almacenados y otros requisados, consiguen extender los carriles hasta el Pinell de Brai, en la comarca de la Terra Alta, en Junio de 1938. Este hecho fue vital para el desarrollo de la Batalla del Ebro, ya que el ejército franquista tuvo una vía rápida de suministro y transporte de tropas en la estación de Bot, a sólo 5 km. del frente de guerra, establecido en Gandesa.

La dura Postguerra vio como se acababan las obras de los tramos que faltaban entre Xerta y el Pinell de Brai. Así, acabada de crear la Renfe, inaugura el tramo Tortosa-Prat de Comte el 1941, circulando finalmente los trenes entre Alcañiz y Tortosa el mes de septiembre de 1942. También se continuaron las obras para hacer llegar el ferrocarril a Sant Carles, pasando por Amposta, subastándose la última obra el año 1945 (la estación de Sant Carles y el ramal al puerto). A pesar de estar acabada toda la infraestructura, nunca se llegaron a colocar los carriles en esta última sección.

El resto de la línea, condenada al transporte de tráfico local, fue padeciendo una creciente pérdida de viajeros, que preferían trasladarse en los servicios complementarios de autobuses, más rápidos y confortables que los lentos y pesados trenes que circulaban por las duras rampas y pendientes de la línea (hasta un 20 %).

El final llega a partir de 1969, cuando se hunde uno de los túneles entre Bot y el Pinell de Brai, que obliga al transbordo en autobús entre estas dos estaciones. Los alcaldes de los municipios afectados, tanto en Cataluña como en Aragón, hicieron múltiples gestiones para la reparación del túnel y la mejora del resto de la infraestructura, pero con el cambio de horarios de Septiembre de 1973, se suprime totalmente la circulación de trenes. Éstos ya no volverán a circular nunca más por la línea.

El epílogo de toda esta historia comienza el 1985, cuando son levantados los primeros 23 km. de la línea desde La Puebla de Híjar para aprovechar los carriles y traviesas en la "renovación" de la línea Huesca-Jaca-Canfranc. Diez años más tarde, los carriles son levantados en el resto de la línea. Este fue el primer paso para la conversión en Vía Verde del trazado. Actualmente hay dos tramos construidos:

- Desde antes de Alcañiz hasta la Vall de Tormo, condicionado como a camino rural y apto para todos los vehículos.
- Entre Arnes-Lledó d'Algars y el Pinell de Brai, condicionado como camino asfaltado y limitada la circulación a peatones, bicicletas y jinetes a caballo.

El tramo entre la Vall y Arnes será próximamente acondicionado por la Diputación General de Aragón, y el trozo entre Benifallet y Tortosa ha estado cedido por 30 años al Consell Comarcal del Baix Ebre, realizando la conversión en Vía Verde el Ministerio de Medio Ambiente.

Actualmente, el trazado entre Tortosa y Sant Carles se encuentra casi desaparecido, ya que gran parte de los terrenos han revertido a sus antiguos propietarios, y el resto fue aprovechado para la ampliación de una carretera local. Entre La Puebla y Tortosa, aquellos tramos que no han sido convertidos en vía verde están llenos de matorrales y balasto, haciendo que su recorrido a pie sea muy pesado. De las estaciones sólo quedan las paredes de los edificios en ruinas, excepto la estación de la Torre del Comte, que ha sido reconvertida en hotel por un antiguo ferroviario, bautizando las diferentes habitaciones con nombres de grandes estaciones españolas (França, Atocha, Canfranc, etc.).