



VÍAS VERDES TERRA ALTA

El tren que nunca llegó al mar

JULIA SOLA LANDERO

Por tierras del sur de Cataluña, entre bosques de pinos y parajes insólitos de la sierra de Pàndols y del Parque Natural dels Ports, discurren los 23 kilómetros de la Vía Verde de la Terra Alta, que enlaza Arnes con El Pinell de Brai, y que a su paso atraviesa los 20 túneles y 5 viaductos construidos para salvar la escarpada orografía de la zona. Esta vía verde ha rescatado del olvido parte del tramo ferroviario que unía Aragón y Cataluña –desde Puebla de Híjar hasta Tortosa–, a lo largo de más de 120 kilómetros, y que dejó las huellas de sus raíles en las comarcas del Matarraña, la Terra Alta y el Baix Ebre.

El primer tramo del proyecto construido entre 1882 y 1887 discurría a través de 32 kilómetros entre Puebla de Híjar y Alcañiz, municipio éste en donde se situaron los talleres y los depósitos de las locomotoras. Posteriormente, el objetivo fue acortar distancias para que Aragón se asomara al Mediterráneo, por lo que se proyectó extender la línea hasta Sant Carles de la Ràpita. A tal efecto, la concesionaria pasó a llamarse Compañía de los Ferrocarriles de Zaragoza al Mediterráneo. Sin embargo, cuatro años después del comienzo de la explotación de aquel primer tramo y con las obras de explanación del segundo en marcha, los ingresos económicos estaban bajo mínimos, por lo que la compañía abandonó la gestión de la línea, que fue incautada por la empresa pública Explotación de Ferrocarriles, que asumió su gestión.

Después de más de 20 años a la espera de alguna iniciativa que impulsara la ejecución del resto de la línea férrea proyectada, representantes políticos y económicos de la zona presionaron a la compañía pública para que continuaran con las obras. Como resultado de ello, en 1923, poco antes del golpe de Estado de Primo de Rivera, se relanzó, junto a otras líneas ferroviarias, el inacabado proyecto. Y, paradójicamente, éste volvió a recibir un inesperado impulso con el estallido de la Guerra Civil. El motivo: la línea se situaba en un lugar de altísimo valor estratégico para los sublevados en el frente del Ebro. Por ello, afanosos obreros trabajaron en pleno campo de batalla para tender las vías férreas que habrían de servir para trasladar y abastecer a las tropas.

Finalizada la contienda bélica, los prisioneros del bando republicano asentaron las obras realizadas con urgen-

cia durante la guerra, lo que permitió inaugurar el tramo Alcañiz-Bot en 1939 y el itinerario Bot-Tortosa en 1941. Sin embargo, los elevados gastos de gestión, unidos al inesperado hundimiento de uno de sus numerosos túneles en 1971, provocaron el cierre definitivo del trayecto, que nunca llegó a ver dotado de infraestructuras su último tramo entre Tortosa y Sant Carles de la Ràpita. En 1973 se produjo el cierre definitivo de la línea.

Vía verde

Parte de aquella línea férrea que atravesaba la Terra Alta, la situada entre las estaciones de Arnes-Lledó y El Pinell de Brai, fue habilitada entre 1998 y 2000 como vía verde por el Ministerio de Medio Ambiente. La ruta,

además de permitir la marcha a pie o en bicicleta, ofrece una mirada al pasado al acercarse al paisaje donde tuvo lugar la batalla del Ebro.

La vía, que atraviesa los términos municipales de Horta de Sant Joan, Bot, Prat de Comte y El Pinell de Brai, comienza junto al río Algars, que separa las tierras aragonesas y catalanas, y muy cerca del esbelto viaducto que conecta Teruel y Tarragona. En la estación de Arnes donde nace la Vía Verde de la Terra Alta se conecta con la Vía Verde de Val de Zafán (de 33,6 kilómetros de longitud), perteneciente al mismo tramo ferroviario proyectado en el siglo XIX y que continúa su recorrido hasta Tortosa.

Esta primera estación del recorrido, que contaba con un taller de locomotoras, se en-

ble llevar una linterna hasta el final del recorrido debido a la existencia de otros 19 túneles a lo largo de la vía, pues aunque estos subterráneos están equipados con luz proveniente de paneles solares, en ocasiones el sistema eléctrico puede fallar.

Pueblo medieval

En el kilómetro 5, y tras unos 2.000 metros de ligero ascenso tomando un desvío hacia la derecha, se encuentra el casco urbano de Horta de Sant Joan, cuyos paisajes sirvieron de inspiración a Pablo Picasso para algunas de sus pinturas cubistas. Desde allí se divisa el imponente Els Ports, macizo montañoso situado entre las comarcas catalanas del Baix Ebre, el Montsià y la Terra Alta, la aragonesa del Matarraña y la



cuentra, pese a su nombre, a ocho kilómetros de Arnes y a un kilómetro de Lledó, pueblo turolense que se divisa colgado en lo alto de una colina. Desde esta estación, abandonada cuando los trenes se olvidaron de pasar por allí, se puede acceder al río Algars mediante un serpenteante camino que finaliza bajo los acogedores arcos del viaducto, en una zona recreativa donde los bañistas pueden probar el frescor de las aguas protegidos por un azud.

Pero el río Algars se pier- de enseguida entre los cho-

pos y sauces que abrigan su orilla, y la ruta corre al encuentro de otras aguas en el pueblo de Bot, las del río Canaletas, que acompaña al viajero hasta el final de la vía. En este río, que nace en el barranco de la Canaleta, en Paüls, y va perderse a las aguas del Ebro, en Benifallet, habitan las nutrias y una rumorosa vecindad formada por jabalíes, cabras, ruiseñores, autillos y lechuzas.

Siguiendo el trazado que discurre por campos de almendros y melocotoneros, se sobrepasa el primer túnel de la vía verde. Es recomenda-

valenciana dels Ports.

Volviendo a la vía verde, desde la estación de Horta se observa el rocoso cerro de la Ermita, a cuyos pies se alcanzan la ermita de Sant Pau y el convento del Salvador, fundado por los templarios en el siglo XIII. Dejando atrás la estación, se continúa por el asfalto que hoy cubre lo que antes fueron raíles para continuar hasta la siguiente, la de Bot. Antes de llegar se divisa a lo lejos la Muela d'en Canar en la que se eleva la Agulla, un elevado peñón calcáreo que vigila casi todo el recorrido.

Habrá que atravesar cinco túneles –alguno de hasta 600 metros de longitud– cons-truidos para salvar la difícil orografía rocosa en este camino hacia Bot, precedido por dos interesantes viaductos con dobles arcadas al modo de los acueductos romanos, salvando sendos barrancos, el del Mol  del Cap (en el kilómetro 8,5) y el de la Balloca (en el kilómetro 10).

Pasado Bot (kilómetro 13), y tras atravesar tres túneles más, el río Canaletas se hace presente bajo un viaducto que salva una difícil angostura labrada por sus afanosas aguas. El río, decidido a morir en el Ebro, ya no se separar  de la vía verde, corriendo paralelo a ella, que por all  se estrecha para discurrir entre penumbrosas rocas que resuenan al paso del agua.

Unos cinco kilómetros más adelante, tras sortear barrancos y despeñaderos, el viaje-

ro se adentrar  en dos túneles más, el último de ellos de planta curva a lo largo de 739 metros, lo que lo convierte en el más largo de la línea, bajo espectaculares riscos, entre ellos la Muela d’ en Canar. A la salida del túnel se encuentra la cuarta estación del recorrido, la del escarpado pueblo tarragon s de Prat de Comte, situada en el kilómetro 17,5. Lo  nico que queda de ella son las ruinas asaltadas por pinos y el verdor de las plantas trepadoras.

Santuario de la Fontcalda

La alfombra de asfalto señala el camino a seguir, y lo hace a través de dos galerías que llevan al ciclista o al caminante a superar el desnivel más pronunciado de la vía verde. A escasos metros, y superando pronunciadas pendientes, se accede al santuario de la Fontcalda, situado

en el kilómetro 18,5. Junto a este santuario, edificado a partir de 1753, se levanta un balneario con humeantes fuentes de aguas minero-medicinales que surgen a 25 .

En este lugar se encuentra uno de los espacios naturales más atrayentes del recorrido, Els Estrets de Dalt, donde el río Canaletas se abre paso sigiloso entre las paredes escarpadas. Una impresionante garganta que puede recorrerse a través de un camino sobre la roca por el que se accede a una zona de baños o a alguna de las insospechadas cuevas que se esconden tras las formaciones pedregosas que rodean el lugar.

Más adelante hay que superar el arroyo de la Fontcalda mediante un prodigioso viaducto semicolgado de la pared rocosa. El último tramo, que finaliza en la estación del Pinell de Brai, coincide con la ruta senderista

PR-C-98, cerca del lugar donde se produjo el hundimiento del túnel que provocó el cierre definitivo de la línea ferroviaria. Para salvar este contratiempo, se ha habilitado un camino alternativo que bordea el túnel y continúa a través un escarpado relieve, todo un paraíso para las cabras hispánicas que por all  habitan compartiendo hábitat con los esquivos jabalíes.

La vía verde sigue descendiendo entre túneles y verdes paisajes hasta llegar a la estación del Pinell de Brai, en el kilómetro 23,7, donde la Vía Verde del Baix Ebre coge el relevo para seguir el curso del Canaletas y del Ebro hasta llegar a Tortosa.

■

Más información:

www.viasverdes.com

Fundación de los
Ferrocarriles Españoles