



Ferrocarril de Val de Zafán

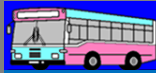
Empresa:
Extinguida

Tren de Val de Zafán

Línea de La Puebla de Híjar-Alcañiz-Tortosa-Sant Carles de la Ràpita

Ubicación:

Tortosa (Tarragona) + Alcañiz y La Puebla de Híjar (Teruel)



Versión 05-2018



Historia



Lineas



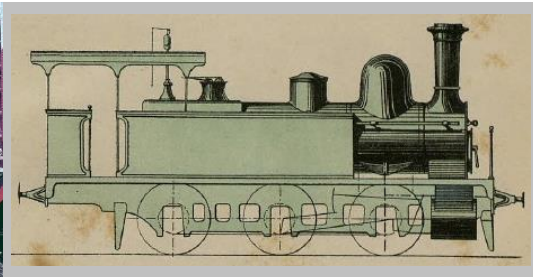
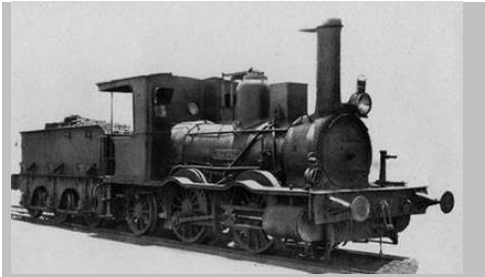
Bibliografía



Noticias



Empresas



Historia

HISTORIAL

Preambulo.- Los textos y explicaciones están tomadas del trabajo realizado durante años por Josep Antoni Moreno i Guallar que lo comenzó como una tesina y lo fue desarrollando en diversos documentos que se relacionan más adelante y cuyo resumen abreviado se reprodujo en la Revista Vía Libre, núm. 448 (diciembre de 2001), pág. 84-85, de donde se han copiado gran cantidad de referencias. ([Ver Bibliografía](#)).

Antecedentes.- Los orígenes de este ferrocarril están en el interés aragonés per tener acceso fácil a un puerto de mar por donde poder exportar los productos de 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 16-10-1882 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**.

Sociedad General de Obras Públicas

El 18-10-1882 se realiza la inauguración de las obras con la presencia del Rey Alfonso XII (1874-1885).

A pesar de lo anterior, la **Sociedad** ya no realiza ninguna obra más, y la concesión es traspasada el 10-06-1884 a una nueva empresa creada al efecto con el nombre de **Compañía del Ferrocarril de Val de Zafán á San Carlos de la Rápita**.

Compañía del Ferrocarril de Val de Zafán a 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.

Compañía de los Ferrocarriles de Zaragoza al Mediterráneo

El 31-07-1885 se consigue inaugurar la primera sección, entre **La Puebla de Híjar** y **Alcañiz**, después de muchas peripecias en la construcción y dos pleitos internacionales con los obligacionistas extranjeros.

En 1897 los ingresos son inferiores a lo previsto, y las obras no sólo no continúan sino que la **Compañía** suspende pagos ese año, hecho que produce la interrupción de la circulación de trenes en 1898.

En 1899 ante esta situación **el Estado** incauta provisionalmente la concesión 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 10-04-1906.

ESTADO

Por parte de ayuntamientos y particulares se intenta que **el Estado**, como propietario de la concesión, continúe las obras. En 01-1923 las obras de los primeros tramos son subastadas 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 (1902-1931).

El 11-09-1923 se proclama la Dictadura de Primo de Rivera (1923-1930), con lo que se aceleran las obras de construcción de este ferrocarril y otros.

En 1930 al final de la Dictadura está acabada el 60 % de la infraestructura y la superestructura en los tramos **Alcañiz-Valljunquera** y **Xerta-Tortosa**.

A partir de 1931 la II República (1931-1939) 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 **Valdealgorfa** y **Valljunquera**.

Durante la **Guerra Civil (1936-1939)** 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**.

En 1939 se inicia la Postguerra en la que se acabarán las obras de los tramos que faltaban entre **Xerta** y el **Pinell de Brai**.

El 24-01-1941 el Gobierno aprobó la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera por la que todas las compañías de ancho ibérico que operaban en España fueron reunidas en una sola empresa estatal, la **Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, RENFE**. La línea que estamos viendo cambia de titularidad (aunque en algunos mapas no sale reflejada).



En 1941 acabada de crear la **Renfe** se inaugura el tramo **Tortosa-Prat de Comte**.

En 1941 también se continuaron las obras para hacer llegar la línea 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 %).

En 09-1942 circulan finalmente los trenes entre **Alcañiz** y **Tortosa**.

En 1969 llega el final, al hundirse 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 09-1973, se suprime totalmente la circulación de trenes.

A partir de 09-1973 ya no volverán a circular nunca más trenes por la línea.

Epílogo

En 1985 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**.

En 1995 (diez años más tarde) son levantados los carriles en el resto de la línea.

Este fue el primer paso para la conversión en **Vía Verde** del trazado.

A partir de ese momento comienza a adaptarse el trazado, que se diferencia en 4 tramos o recorridos y cuya remodelación se realiza en diferentes épocas y formas:

VIA VERDE

Trazado Baix Ebre 22 Km (**Tortosa-Roquetes-EMD Jesús-Aldover-Xerta-Benifallet**). El tramo 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.

Trazado Terra Alta 27 km (**Pinell de Brai-Prat de Comte-Bot-Horta de Sant Joan-Arnes Lledó**). 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. A Partir de la **Vall** y hasta **Arnes** depende de la Diputación General de Aragón

Trazado Aragón 50 km (**Cretes-Vall Roures-Torre del Compte-Valdetormo-Valljunquera-Valdealgofra-Alcanyís**) Desde antes de **Alcañiz** hasta la **Vall de Tormo**, condicionado como a camino rural y apto para todos los vehículos

Trazado Tortosa - desembocadura riu Ebre 50 km (**Tortosa - l'Aldea - Deltebre**). 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.

([Ver notas](#)).

En 11-2015 en la estación de **Bot** se instaló un antiguo ferrobús habilitado como Bar Cafetería para uso de viajeros de la **Vía Verde**, ([ver video](#) y [ver noticia](#))

En la carretera general (no en la Vía Verde) cerca de **Prat de Compte** se ha instalado también como pedestal la locomotora nº 2 de Flix, ([ver nota](#)).





En Internet existen infinidad de enlaces, artículos y noticias sobre este Ferrocarril y su Via Verde, aquí solo se han consignado aquellos que considero más importantes y que dan una idea resumida de todo el tema:

Publicación del 01/12/2001 en Via Libre: <https://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=1081>

(El artículo es un extracto del trabajo de Josep Antoni Moreno i Guallar del cual se han tomado buena parte de los textos)

Resumen historia: https://es.wikipedia.org/wiki/Ferrocarril_del_Val_de_Zafán

La construcción del Ferrocarril de Val de Zafán a Sant Carles de la Ràpita entre 1880 y 1906.

Josep Antoni Moreno i Guallar. Universidad Politécnica de Catalunya

<http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Gijon2003/pdf/td7.pdf>

La construcción del Ferrocarril de la Val de Zafán a Sant Carles de la Ràpita entre 1906 i 1923.

Josep Antoni Moreno i Guallar. Es la continuación del apartado anterior:

<http://www.asihf.org/comunicaciones/Moreno1.pdf>

Historia del Ferrocarril desde su construcción hasta su clausura:

<http://euroferroviarios.net/index.php?name=Reviews&req=showcontent&id=3366>

El Ferrocarril de Val de Zafán a Sant Carles de la Ràpita durante la Guerra Civil 1936-1939

<http://www.asihf.org/comunicaciones/moreno22.pdf>

Extenso y completo reportaje sobre el ferrocarril, su construcción, estaciones y parque móvil:

<http://www.spanishrailway.com/2012/03/07/puebla-de-hijar-a-alcaniz-tortosa-y-san-carlos-de-la-rapita/>

Reseña del último acto realizado (conferencia del 30-06-2017) sobre la historia de la línea ferroviaria:

<http://www.eic.cat/noticies/ferrocarril-val-zafan-sant-carles-rapita>

En **FOROTRENES** hay un importante hilo de 9 páginas actualmente (cada página ocupa unos 10 folios Din-A4, o sea que en realidad son unas 90 páginas reales) que por su interés recomiendo consultar, por lo que pongo los enlaces a las cabeceras de cada una de las páginas citadas (siendo imposible hacer un resumen por su extensión):

Página 1 = <http://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=9&t=10032>

Página 2 = <http://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=9&t=10032&start=20>

Página 3 = <http://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=9&t=10032&start=40>

Página 4 = <http://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=9&t=10032&start=60>

Página 5 = <http://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=9&t=10032&start=80>

Página 6 = <http://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=9&t=10032&start=100>

Página 7 = <http://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=9&t=10032&start=120>

Página 8 = <http://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=9&t=10032&start=140>

Página 9 = <http://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=9&t=10032&start=160>

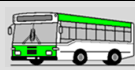
Detalle de los diferentes recorridos de la **Via Verde**. En Internet existen abundantes enlaces a información, pero cito esta únicamente ya que es la que a mi parecer detalla más simplificada los recorridos con su situación:

<http://www.fondelpas.com/senderismo-via-verde.htm>

Video sobre un ferrobús convertido en Bar-Cafeteria en la estación de **Bot** en 11-2015:

<https://www.youtube.com/watch?v=p0Q9BLO3-ZI>

Se incluye en esta ficha también la noticia de su adquisición y traslado → [Ver Noticia](#).



Datos en: <http://www.fondelpas.com/senderismo-via-verde.htm>, Se reproduce su contenido (descargado en 04-2018):

Las vías verdes Rutas de senderismo

Las vías verdes son unas rutas de senderismo que discurren por los más de 17.000 kilómetros de infraestructuras ferroviarias en desuso en toda España. Estas vías se han reconvertido en sendas rurales y caminos cicloturistas perfectos para excursiones familiares, se encuentran acondicionados para el paseo a pie o en bicicleta y no pueden circular los vehículos a motor por lo que no hay que preocuparse del tráfico.

El camino de senderismo de la vía verde de la Val del Zafán transcurre por la antigua vía de tren que unía Tortosa con Aragón. Tiene una longitud de 39,5 kilómetros, comienza en Alcañiz y discurre por la comarca del Matarraña alternando paisajes de montaña con llanuras, sierras y campos de árboles frutales.

La excursión en bicicleta de la ruta de la Val del Zafán comienza en la estación de Alcañiz en dirección a Valdealgofra. De Valdealgofra continuamos hacia Valdelortmo, Torre del Compte y Cretas para finalizar en Arnes y Lledó. Desde este punto se puede continuar por el camino senderista de la Terra Alta (Tarragona) y una vez terminada esta por la vía verde del Baix Ebre hasta llegar a Tortosa. Las vías verdes atraen a numerosos turistas que buscan actividades de senderismo familiar.

La vía verde de la Val del Zafán transcurre entre campos de olivos, vid, almendra y extensos y frondosos bosques de pinos. El camino es prácticamente llano y sin desnivel, perfecto para realizarlo con bicicleta, la totalidad de la excursión transcurre por caminos de tierra. Es un camino senderista turístico muy sencillo y al alcance de todo el mundo que puede realizarse en cualquier época del año aunque cuando el paisaje está más bonito es en primavera y verano.



Mapa de senderismo de la Vía verde de la Val de Zafán.

Los primeros kilómetros de la ruta de senderismo entre Alcañiz y Valdealgofra no se encuentran todavía acondicionados para el uso exclusivo de los viandantes, por lo que hay que tener un poco de cuidado ya que el camino está abierto al tráfico, aunque éste es mínimo.

Alcañiz - Valdealgofra



Iniciamos el camino en bicicleta Btt en la antigua estación de ferrocarril de Alcañiz en dirección a Valdealgofra. La estación de tren de Alcañiz está totalmente en desuso aunque todavía se mantiene en pie. El interior está completamente derruido pero el exterior todavía conserva ese encanto de las antiguas construcciones. No debemos olvidar que en las indicaciones de la ruta turística de la vía verde nos piden que no entremos en las estaciones



abandonadas ya que se encuentran en mal estado y podríamos sufrir un accidente.

La ruta senderista comienza a estar acondicionada en el tramo entre Valdealgofra y Arnes - Lledó, desde allí continúa otra vía verde llamada Vía verde de la Tierra Alta

que se extiende hasta El Pinell de Brai (Gandesa).

El tramo desde Alcañiz a Arnes - Lledó, la excursión completa de la Val de Zafán, son aproximadamente 40 kilómetros con un desnivel máximo de 100 metros, el punto más alto del camino de senderismo se encuentra en Valjunquera con 516 metros y el más bajo en el viaducto de Algars con 420 metros. El camino es prácticamente llano, es una ruta muy sencilla que se puede realizar en bicicleta de montaña con toda la familia.

Continuamos el camino turístico desde la antigua estación de tren de Alcañiz en dirección a Valdealgofra. Nada más salir de Alcañiz, avanzando por la antigua vía del tren, aun con tráfico en circulación, lo primero que nos encontramos son tres túneles, cada uno más largo que el anterior.

Entre el segundo y el tercer túnel nos cruzamos con un puente que nos recuerda a los antiguos acueductos romanos por su construcción de piedra y los grandes arcos. El puente atraviesa el río Guadalupe en el término de Alcañiz. Es uno de los numerosos puentes que vamos a encontrar en nuestra excursión familiar en bicicleta por la vía verde.



Los dos primeros túneles son muy pequeños, el tercero es un túnel de 300 metros de longitud que hace una pequeña curva de forma que cuando entramos no podemos ver la salida. Este túnel puede atravesarse andando sin linterna tranquilamente ya que cuando lleguemos a la curva veremos la luz del sol en el otro extremo.



Valdealgofra - Torre del Compte

Llegamos a la estación de Valdealgofra y una de las primeras sorpresas que nos encontramos en nuestra excursión de senderismo en bicicleta por la vía verde del Matarraña es un largo túnel de piedra de 2,7 kilómetros de longitud. Este túnel tiene una orientación especial y todos los años en los solsticios de primavera y otoño (Marzo y Septiembre) el sol se alinea perfectamente con el túnel y permite que los rayos del sol atraviesen de extremo a extremo los 2,7 kilómetros de longitud. Atravesar el túnel del equinoccio sin luz también es toda una experiencia aunque ahora no pueda realizarse ya que el túnel se ha cerrado por unos pequeños desprendimientos. Para

bordear el túnel se ha habilitado un camino por el exterior. Aunque el túnel se encuentre cerrado y no se pueda atravesar caminando todavía se puede disfrutar del espectáculo del equinoccio.

Al tomar la ruta de senderismo alternativa bordeando el túnel del equinoccio podremos visitar las balsas de Valdealgofra, que no habríamos visto de haber cruzado el túnel.



Al salir del túnel de Valdealgofra el paisaje cambia ligeramente. Abandonamos la orilla del río para adentrarnos en un extenso pinar hacia la vega del Matarraña. En el camino nos encontraremos con las solitarias estaciones de Valjunquera y Valdelortmo. Estas estaciones están construidas a pie de vía pero un poco alejadas de sus pueblos por lo que si deseamos visitarlos tendremos que abandonar el camino de la vía verde de Val de Zafán.



Dejamos atrás la última estación de tren abandonada, como todas las que nos hemos encontrado hasta ahora. La ruta senderista se adentra ahora hacia la cuenca del Matarraña a través de un frondoso pinar, atravesando cerradas curvas y túneles. Un poco más adelante nos encontramos con otra de las sorpresas del viaje, un antiguo viaducto sobre el río Matarraña de aproximadamente 300 metros de longitud.

Nos encontramos en uno de los puntos de menor altitud del viaje, desde aquí nos espera una pequeña y suave remontada, nada complicado con la bicicleta de montaña. El desnivel máximo del trayecto es de tan solo 100 metros por lo que no debemos preocuparnos si hacemos el camino senderista en familia. Desde la altura del viaducto podemos disfrutar de unas bonitas vistas de las aguas del río Matarraña. Nos encontramos en el kilómetro 21,8 de la vía verde de la Val del Zafán.

Seguimos avanzando por la ruta hacia la estación de Torre del Compte. Es la primera y la única de las estaciones de tren que nos hemos encontrado en el camino senderista de la vía verde que no se encuentra abandonada.



Todos estos pueblos están ligeramente apartados del camino turístico por lo que, como en la ocasión anterior, deberemos desviarnos de la ruta de senderismo si queremos visitarlos. Son una buena opción como excursiones alternativas o complementarias a la vía verde del Val de Zafán.



Una vez hemos descansado y disfrutado del fantástico paisaje que nos ofrece la vía, continuamos el ascenso en bicicleta hacia Valderobres. Merece la pena desviarse de la excursión de senderismo, si todavía es pronto, hacia Valderobres. Debemos planear el camino ya que Valderobres se encuentra bastante alejado de la vía.

Torre del Compte - Cretas - Arnes / Lledó

Continuando el la ruta senderista familiar hacia Cretas llegamos a la estación de tren de Valderobres entre campos de árboles frutales. Nos encontramos en un altiplano desde el que podemos ver las sierras de la Tierra Alta, ya en la provincia de Tarragona.

La estación de Cretas será nuestra última parada en tierras turolesenses.

Desde aquí iniciamos un ligero descenso hasta la cuenca del río Algars. En el descenso podemos relajarnos encima de la bicicleta y disfrutar de los paisajes de los caminos senderistas del Matarraña. El río Algars es el límite natural de la provincia y separa Aragón de Cataluña.

Para cruzar el río debemos atravesar el viaducto del Algars. Un viaducto de hormigón de líneas estilizadas muy parecido al viaducto del Matarraña. Aprovecharemos para realizar una parada, bajar de la bicicleta Btt y poder disfrutar de maravillosas vistas del pinar, el río y los puertos de Becete - Tortosa.

Una vez cruzado el viaducto del río Algars llegamos a la estación de Arnes - Lledó (Kilómetro 39,9). Si queremos visitar alguno de estos pueblos podemos hacerlo, Lledó se encuentra tan solo a 1 kilómetro de la vía mientras que Arnes está un poco más alejado (8 Kilómetros).



Desde la estación de Arnes-Lledó se puede acceder a un pequeño espacio recreativo que ha sido habilitado como merendero-zona de ocio. Es un buen sitio para hacer una parada en la excursión familiar para que los más pequeños recuperen las fuerzas y coman un poco. En esta zona, si el tiempo acompaña, también podremos disfrutar de un baño recuperador en las aguas del río Algars.

Hemos llegado al final de la excursión de senderismo por la vía verde del Val de Zafán. Si todavía nos quedan fuerzas podemos continuar el viaje por la ruta de bicicleta de la vía verde de la Tierra Alta, Horta de San Joan a Pinell de Brai.

Decidimos continuar nuestro viaje por ruta senderista de la Tierra Alta hacia Pinell de Brai.

Vía Verde de la Tierra Alta



Mapa de senderismo de la Vía verde de la Tierra Alta.

Arnes / Lledó – Horta de San Joan - Bot

Una vez recuperadas las fuerzas en el merendero de la estación de Arnes – Lledó y refrescados en el río Algars continuamos el viaje hacia Horta de San Joan. En el camino de la ruta de senderismo en bicicleta del Matarraña nos hemos encontrado con varias personas realizando el mismo camino en familia.



Desde la estación de Cretas/Lledó hasta la estación de Horta de San Joan tenemos 5 kilómetros atravesando túneles y bonitos paisajes.

Una gran curva nos da la bienvenida a la estación de Horta de San Joan desde la cual, en frente, podemos observar la montaña de Santa Bárbara.

Seguimos adelante, atravesamos el siguiente túnel y nos encontramos, a la salida, con el impresionante paisaje de la zona, con enormes montañas recubiertas de pinos y almendros. Una de las montañas más conocidas de la zona es la Muela d'en Canar.

Desde ahora y hasta el final de la excursión de senderismo por las Tierras Altas continuaremos el camino

a la vera del río Canaletas. El resto del camino en bicicleta lo pasaremos atravesando túneles y viaductos prácticamente sin descanso.

Merece la pena destacar los dos viaductos más importantes, el del Barranc del Moli del Cap en el kilómetro 8,5 y el del Barranc de la Balloca en el kilómetro 10. Los grandes arcos de piedra de los puentes recuerdan a los acueductos romanos, algo que no debe extrañar ya que la capital imperial Tarraco, no queda lejos.

Bot – Prat del Compte

En el momento que podamos ver la ermita de Sant Josep sabremos que estamos cerca de Bot. Es uno de los pocos pueblos que se encuentran realmente al lado de la estación, en el camino de la vía. Por este motivo y por la distancia hasta la siguiente estación deberemos aprovisionarnos de agua y algo de comer en esta localidad de Bot. Nos encontramos en el kilómetro 13 de la vía de la Tierra Alta y no encontraremos otra parada hasta el kilómetro 19.

Siguiendo la excursión por la vía verde de la Tierra Alta, atravesamos túneles y viaductos y pasamos por debajo de la Muela d'en Canar. El último de los túneles que nos encontraremos es el más largo de la vía verde con 740 metros en curva por lo que será necesario llevar una linterna para atravesarlo o hacerlo con sumo cuidado.



Estamos ya en el kilómetro 17 de la ruta y acabamos de atravesar un largo puente totalmente a oscuras. A la salida de la boca del túnel nos encontramos con las ruinas de la antigua estación de tren de Prat del Compte. El pueblo se encuentra a 4 kilómetros de la estación por una carretera de suave ascendente que no supondrá ninguna dificultad si se desea visitar.



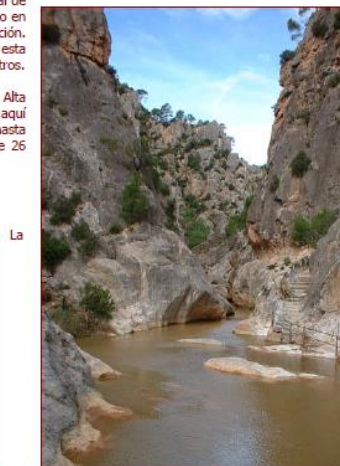
Más adelante en el kilómetro 18,5 de la vía verde de la Tierra Alta está el camino de subida al santuario de Fontcalda donde podremos disfrutar de maravillosos paisajes. En esta zona uno de los parajes más espectaculares es Els Estrets de Dalt donde el río Canaletas se ha abierto camino entre las rocas. Si seguimos un camino de senderismo entre las rocas podremos acceder a una singular zona de baño.

Este tramo de la excursión en bicicleta de la Tierra Alta se ha acondicionado para una ruta de montaña, la PR-C-98. Atravesando túneles y viaductos llegamos al kilómetro 20 de la vía en el que se encuentra el túnel culpable del cierre de esta vía de tren al derrumbarse durante la construcción de otro tramo de la vía. Para sortear este puente se ha habilitado una pista alternativa por el exterior del túnel.

Estamos en el kilómetro 23,7 y hemos llegado a la final de ésta ruta turística, a la estación de Pinell de Brai. Como en anteriores estaciones el pueblo está alejado de la estación. Se puede llegar por caminos de montaña aunque en esta ocasión habrá que recorrer aproximadamente 6 kilómetros.

Este es el punto final de la vía verde de la Tierra Alta aunque no el final del camino senderista ya que desde aquí se puede continuar por la vía verde del Baix Ebre hasta Tortosa. El camino tiene una longitud aproximada de 26 kilómetros.

VIA VERDE DEL BAIX EBRE



vía verde del Baix Ebre o Bajo Ebro coincide con el antiguo camino de senderismo que seguían los peregrinos que se dirigían a Santiago de Compostela desde la zona del bajo Ebro.

La ruta turística atraviesa parajes increíbles, llenos de historia como la Catedral de Santa María que data del siglo XIV en Tortosa o el Santuario de la Fontcalda. Estos monasterios nos narran la historia de los peregrinajes a través de esta ruta en la época medieval.

La mayoría de los usuarios de la ruta realizan la excursión desde Tortosa hacia Pinell de Brai aunque en nuestro caso, como iniciamos nuestro camino senderista en Alcañiz en la vía verde de la Val de Zafán y continuamos por la vía de la Tierra Alta, lo andaremos en el sentido contrario, en dirección a Tortosa.



Continuamos desde la última parada en Pinell del Brai hacia Xerta por el Congosto de la Canaleta, atravesando más túneles y viaductos. Nos encontramos en una zona de



masías y campos, la soledad es la nota predominante en el terreno. Con suerte podremos ver alguna de las muchas cabras salvajes que pueblan los puertos de Beceite - Tortosa.

En esta zona de la vía verde sería aconsejable que cada persona llevara su propia linterna frontal para la bicicleta de montaña ya que alguno de los túneles no se encuentran iluminados. En otros podremos ver como se ha habilitado la iluminación mediante placas solares, un método efectivo y respetuoso con el medio ambiente, al estilo de la vía verde.

Poco más adelante dejamos el cauce del río Canaletas para adentrarnos en el del río Ebro y continuar por él hasta Xerta. En esta localidad tenemos que salir de la ruta de senderismo para cruzar la población.

Desde Xerta hasta Roquetes pasando por Aldover el camino es prácticamente llano y transcurre al lado del río Ebro rodeados de campos de árboles frutales. En esta zona y hasta llegar a Roquetes la ruta senderista tiene varias interrupciones aunque se encuentran perfectamente señalizadas y no tendremos ningún problema.



Llegamos al final de la ruta de senderismo en bicicleta. Estamos en Tortosa y la ruta turística termina extrañamente en un polígono industrial en las afueras de la ciudad.

Si todavía nos quedan fuerzas podemos entrar en Tortosa y visitar la catedral de Santa María del siglo XIV, el Mercado Municipal Modernista y el Castillo de la Suda.



Un ferrobús a l'antiga estació de Bot donarà servei de bar a la Via Verda

Un acord entre l'Ajuntament de Bot i l'empresa Iber Natural Project de Móra d'Ebre ha fet possible que s'hagi instal·lat a l'antiga estació de la Via Verda de la població terraltina un ferrobús semblant als que un dia van recórrer la línia de la Vall de Zafán.

publicat el 19/11/2015



Un acord entre l'Ajuntament de Bot i l'empresa Iber Natural Project de Móra d'Ebre ha fet possible que s'hagi instal·lat a l'antiga estació de la Via Verda de la població terraltina un ferrobús semblant als que un dia van recórrer la línia de la Vall de Zafán.

La màquina, comprada a Adif i propietat de l'empresa morenca, brinda l'oportunitat de dotar aquest corredor de memòria que és avui la Via Verda, d'un element històric per fer pedagogia, crear activitat econòmica i millorar el servei als usuaris.

Josep Maria Escoda, gerent de l'empresa Iber Natural Project i membre de l'Associació d'Amics del Ferrocarril de Móra la Nova, va veure una ocasió històrica quan el Ministeri de Foment va treure a subhasta tres ferrobúsos semblants als que un dia van recórrer la línia de la Vall de Zafán i que Adif tenia guardades en un magatzem.

Els ferrobúsos, robustos i espartans, estaven pensats per substituir la tracció a vapor en línies amb poc trànsit, com la Vall de Zafán. Van anar desapareixent de la circulació als anys setanta, però aquests tres adquirits per Escoda, encara van prestar servei fa una dècada, transportant a treballadors durant la construcció de la línia d'Alta Velocitat Madrid-Llevant.

Des de la seva inauguració fins a la seva clausura (1942-1973), la línia de la Val de Zafán va funcionar amb trens de vapor i algun de gasoil. Mai no hi va haver catenària. Hi havia dos trens al matí: l'"Autovia", de Tortosa a Saragossa; i el "Ligero", entre Alcanyís i Tortosa. I tots dos feien el recorregut invers a la tarda. També hi havia un "Correu", que sortia de la Puebla de Híjar, alguns mercaderies, i a l'estiu, el popular "Ferrobús", que empalmava amb la línia de València i permetia arribar fins a la platja, a Vinaròs o Benicarló.

Tot i la curta durada del servei, "el Sarmenter" o "el Sarmentero" (com molta gent coneixia el tren, pel paisatge de vinyes que travessava) va crear estrets vincles comercials i personals entre el Baix Aragó i el tram de l'Ebre català.

La Via Verda rep uns 42.000 visitants anuals, dels quals la majoria són per cap de setmana, Setmana Santa i els mesos de l'estiu.

Bot és un dels municipis de la Via Verda que més partit ha tret al flux de cicloturistes, donada la proximitat de l'estació de tren al casc urbà. Des del 2013, l'estació i els seus set edificis són propietat de l'Ajuntament i amb aquesta iniciativa vol donar un nou impuls a l'espai (de 29.000 m²), rehabilitant els antics edificis i destinant-los a equipaments i serveis de la Via Verda.



La proposta és adaptar aquest ferrobús com a servei de bar / punt d'informació, per tal de divulgar altres atractius de Bot i de la comarca –espais històrics i naturals, festes, trekking i BTT, etc.- que poden passar inadvertits als cicloturistes. A l'actualitat no hi ha cap punt d'informació turística al municipi, i el servei es presta des del propi Ajuntament. El municipi recupera d'aquesta manera un espai emblemàtic per a gaudi dels veïns.

El ferrobús es troba en bon estat interior i exterior. Es vol mantenir l'aspecte original a fora, pintant-lo amb colors corporatius i indicant el seu nou ús. A dins es mantindrà la cabina del conductor, es retiraran seients destinats al passatge i s'ocuparà segons les necessitats. Fa 13 metres de longitud per 3 d'amplada, i disposa d'un espai interior suficient (estava configurats per transportar a 54 persones) que, un cop transformat, pot acollir activitat de diferent tipus.



Segons apunta l'empresa promotora, la previsió seria posar en marxa el servei en un termini aproximat de dos mesos.

Datos en: <http://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=9&t=10032&sid=e272d2b72b37b24f2197806256fe799c&start=160>



Índice general < Foros < Tren Real < Lineas olvidadas La Puebla de Híjar-Alcañiz-Tortosa

Lineas olvidadas La Puebla de Híjar-Alcañiz-Tortosa

GALPER54 publico:

... la carretera que se dirige a la estación de Prat de Compte donde está estacionado el tractor ex fabrica de Fkix n.2, y la de Bot con el Ferrobús,





Lineas

Ferrocarril de Val de Zafán

Empresa: **Extinguida**

Tren de Val de Zafán

Línea de La Puebla de Híjar-Alcañiz-Tortosa-Sant Carles de la Ràpita

Ubicación:

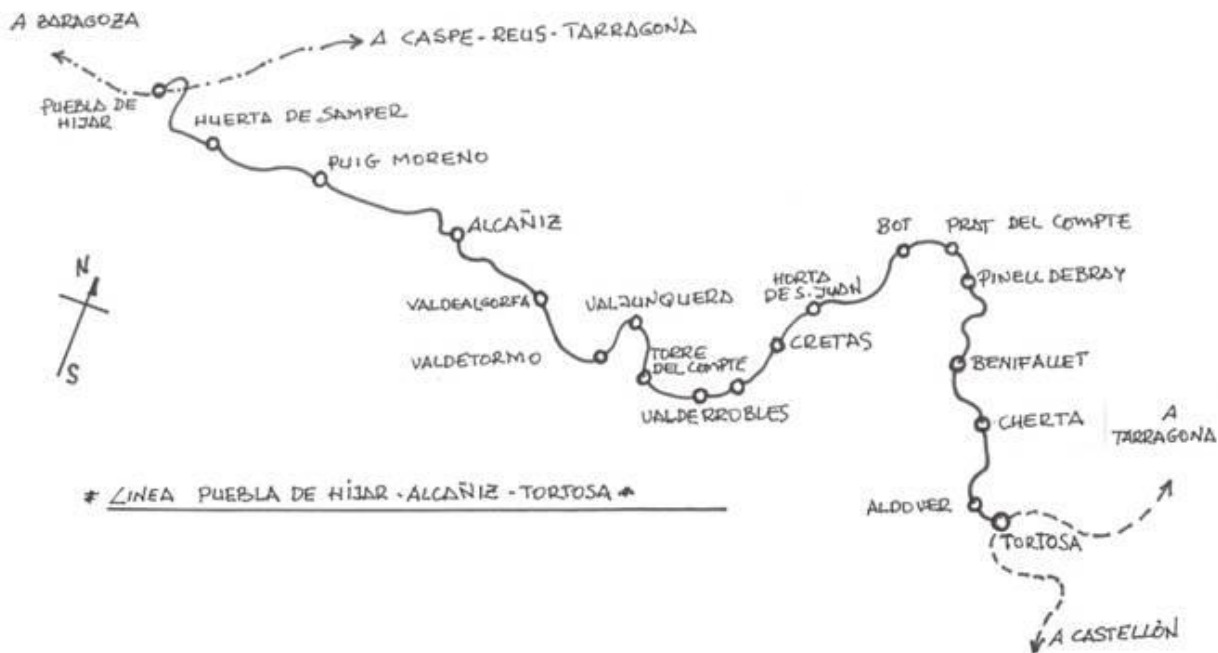
Tortosa (Tarragona) + Alcañiz y La Puebla de Híjar (Teruel)

Datos y Mapa obtenidos en:

<http://www.spanishrailway.com/2012/03/07/puebla-de-hijar-a-alcaniz-tortosa-y-sant-carlos-de-la-rapita/>

corresponde a:

Plano de la línea, dibujo Juan Peris Torner



48

(ZARAGOZA) PUEBLA DE HIJAR A TORTOSA

48

(SERVICIO DESDE EL 29 DE NOVIEMBRE DE 1947)

M. AIL.	Andén	K.	ESTACIONES	5082 Men. 1-3	2074 Oms. 1-2-3	82 Exp. 1-2	K.	ESTACIONES	2073 Oms. 1-2-3	4901 Exp. 1-2	5081 Men. 1-3
			* ZARAGOZA .. (S.) S.	3.-	19.20	17.20		* TORTOSA S.	7.-	16.30	16.30
253	D		* LA PUEBLA DE HIJAR S.	4.45	21.45	18.30	7	Aldover	7.11	16.50	
349	D	5	Huerta de Samper....	5.01	22.-	18.40	20	Cherta	7.17	17.07	
327	D	19	Puigmoreno (ap.) ...	5.34	22.24	18.01	24	Benifallet	7.28	17.27	
...	...	25	El Estanque (ap.) ...	*	*	*	30	Pinell	7.36	17.45	
285	D	32	Alcañiz { Ll.	6.-	22.45	19.20	35	Prat de Compte	7.45	18.10	
...	...	...	..... { S.	6.15	...	19.23	43	BOT	7.54	18.34	
447	D	46	Valdealgorta	7.01	...	19.48	48	Horta de San Juan...	8.10	19.04	
542	D	52	Valjunquera	7.25	...	20.-	54	Arnés-Lledó	8.17	19.19	
481	I	57	Valdetormo	7.38	...	20.08	54	Cretas	8.29	19.24	
410	I	62	Torre del Compte ...	7.52	...	20.15	55	Valderrobres	8.33	*	
...	...	...	Valderrobres	*	...	20.32	70	Torre del Compte ...	8.42	20.23	
589	I	73	Cretas	8.36	...	20.35	75	Valdetormo	8.51	20.47	
415	D	79	Arnés-Lledó	8.56	...	20.44	81	Valjunquera	9.-	21.19	
413	D	85	Horta de San Juan...	9.09	...	20.52	81	Valdealgorta	9.05	21.37	
261	I	83	BOT	9.41	...	21.03	96	Alcañiz { Ll.	9.27	22.30	
177	I	98	Prat de Compte	9.56	...	21.10	98	..... { S.	9.45	9.30	22.45
91	I	103	Pinell	10.14	...	21.18	109	El Estanque (ap.) ..	*	*	*
84	...	107	Benifallet	10.28	...	21.25	122	Puigmoreno (ap.) ...	7.05	9.48	23.13
8	I	110	Cherta	10.48	...	21.36	199	Huerta de Samper....	7.29	10.06	23.44
6	...	120	Aldover	11.04	...	21.43		* LA PUEBLA DE HIJAR Ll.	7.40	10.15	24.-
5	I	127	* TORTOSA Ll.	11.20	...	21.55		* ZARAGOZA . (S.) Ll.	10.-	11.25	23.82

Obtenido en el mismo enlace citado arriba.

Corresponde a:

Itinerario, Zaragoza á Puebla de Híjar y Tortosa, año 1947

El cuadro inferior también se ha obtenido de la misma publicación:

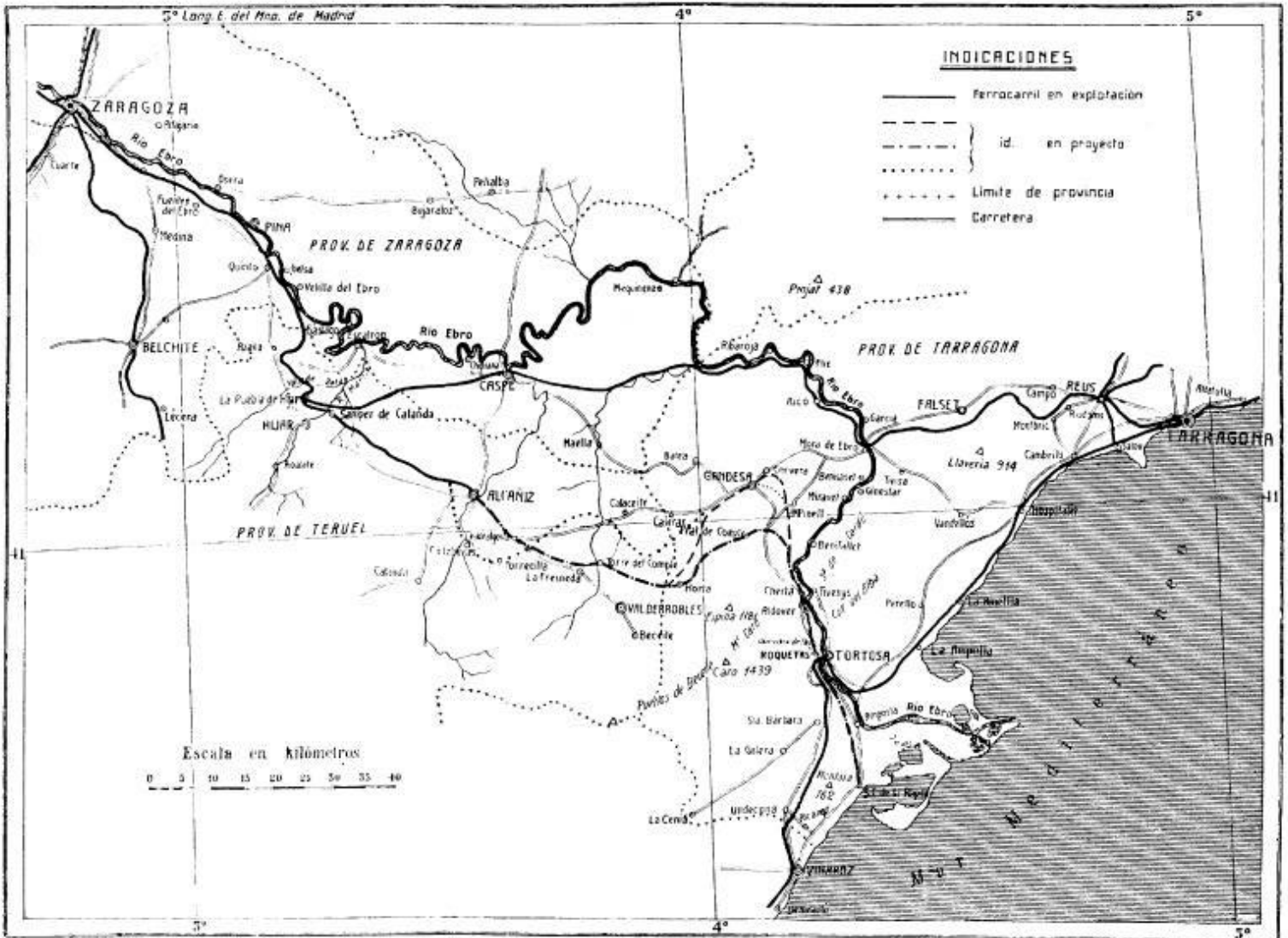
Estaciones de la línea , sección Alcañiz á Tortosa:

Pkm	Estación	Pkm	Estación
0	Alcañiz (3)	53	Horta de San Juan
2	Alcañiz (apartadero)(2)	61	Bot
6	Huerta de Samper (apeadero)	66	Prat del Compte (apeadero)
14	Valdealgorta (apeadero)	71	Pinell de Bray (apeadero)
20	Valjunquera	76	Benifallet
25	Valdetormo	84	Cherta
30	Torre del Compte	85	Horta de San Juan (apeadero)
39	Valderrobres	89	Aldover (apead.)
42	Cretas	96	Tortosa-Ferrerías
48	Arnés-Lledó (apeadero)	98	Tortosa (1)

(1) enlace con la línea de Valencia a Barcelona
 (2) Apartadero y bascula de la Sociedad General
 (3) La aprobación en el Congreso y su paso al Senado, del proyecto de ley por el que se autorizó al Gobierno por la Ley de 27 de noviembre de 1903, a conceder la construcción y explotación del ferrocarril de Puebla de Híjar por Morella á Vinaroz con ramales á Utrillas y Beceite, en el que se contemplaban las siguientes secciones:
 a/ Vinaroz a Aguaviva con ramal á Beceite
 b/ Aguaviva-Puebla de Híjar y ramales de Beceite-Utrillas

Datos obtenidos del trabajo: "La construcción del Ferrocarril de Val de Zafán a Sant Carles de la Ràpita entre 1880 y 1906". Publicado por Josep Antoni Moreno i Guallar y la Universidad Politécnica de Catalunya.

Mapa de la zona con el trazado de la línea y las variantes estudiadas:



Parte de la Via Verde que corresponde al tramo:

Trazado Terra Alta 27 km (Pinell de Brai-Prat de Comte-Bot-Horta de Sant Joan-Arnes Lledó). Es el que tiene una orografía más montañosa y con paisajes más espectaculares e impresionantes:

