

Les vies verdes

Kildo Carreté i Bisbal

Del seu origen a l'actualitat

Ara que s'obre al públic la Via Verda de la Terra Alta, volem retrocedir als orígens d'aquest modern mitjà de comunicació i esplai que tant de ressò ha tingut arreu d'Europa i Amèrica del Nord. En el número 43 de la revista de naturalesa activa *Grandes Espacios* se'ns acaba d'oferir una descripció força documentada referent exclusivament a la col·laboració del senyor Dioni Serrano, ruralista, que coneix les muntanyes d'arreu d'Europa i, com no, als excursionistes i habitants de la muntanya espanyola. A la Terra Alta, la desapareguda via del tren de Val de Zafán, amb les seves pintoresques estacions, ponts, viaductes, túnels i talussos, forma part important del nostre paisatge.

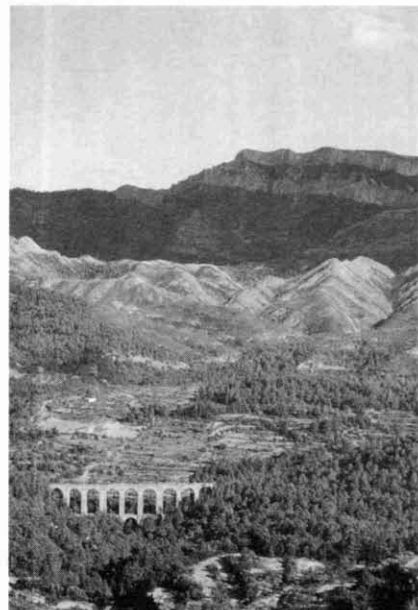
Arreu d'Espanya, a principis de segle, més de 130.000 quilòmetres de vies creuaven el país en totes direccions, constituint una immensa teranyina que contribuï a fomentar l'expansió econòmica del país. El daltabaix econòmic i, molt especialment, l'ús del transport per carretera que s'incrementà a partir de mitjans de segle, deixà abandonats quasi 7.000 quilòmetres de vies fèrries, sense contar molts altres abandonats amb les obres a mig acabar. A la Terra Alta, fins ara, la imatge del nostre tren ha estat ben depriment: túnels esfondrats, estacions derruïdes i saquejades, viaductes i ponts sense baranes protectores, ferralla ací i allà i també alguns pins ben cepats plantats al bell mig de la via entre argelagues i romigueres. Aquesta trista imatge ben segur que es reproduïa als 7.000 quilòmetres de vies a tota Espanya. Tot això ens feia veure que per aquest forat immens s'estava escapant una mostra del nostre patrimoni històric a punt de perdre's per sempre. El desenvolupament de les vies verdes està salvant una bona part d'aquest patrimoni arreu del país, i la Via Verda de la Terra Alta n'és una mostra convincent.

El projecte vies verdes

Per frenar aquest panorama desolador de vies abandonades i procurar recuperar alguns

dels seus recorreguts, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles i un grup d'entusiastes van posar en marxa el projecte Vies Verdes, el qual consisteix essencialment en recuperar i condicionar trams de vies abandonades per convertir-les en camins de fàcil accés i trànsit condicionat.

Un factor ben important que ha fet valorar aquests recursos ha estat el poc pendent dels recorreguts, afegint-s'hi l'interès dels paisatges per on s'escola la via, tot obrint-se pas entre congosts i cingleres, ara amb l'ajut d'espectaculars ponts i viaductes, ara barrinant la roca de les muntanyes. La configuració orogràfica del país obligà a fer les estacions lluny dels pobles i aquest fet sorprèn el nouvingut al trobar estacions solitàries i amb un cert aire de misteri, oferint un ambient d'aventura tot seguint aquest itinerari de poc més de 26 quilòmetres. Des de l'any 1993 en que es va posar en marxa el pla, en el qual col·laboren Ministeri de Medi Ambient, RENFE, FEVE, comunitats autònomes i empreses mineres, s'han condicionat completament 800 quilòmetres de vies verdes repartides en seixanta itineraris arreu d'Espanya. A la prima-



L'Estarrossall i viaducte de la Via Verda.

vera de l'any 1996 el Consell Comarcal de la Terra Alta va presentar oficialment l'anomenat «Camí Verd», una ruta turística que aprofitava la línia ferroviària en desús de la Val de Zafán. El projecte, redactat conjuntament pel Taller d'Enginyeries de Barcelona i la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, ha esdevingut una realitat que des d'ara està a l'abast de turistes, caminadors i ciclistes. Enhorabona!

Realitats a la nostra comarca

La Via Verda de la Terra Alta ens mostra una prova dels treballs realitzats arreu del país per condicionar aquestes rutes, fins fa poc abandonades del tot; s'han retirat les travesses, aplanat la pista amb la piconadora i posteriorment asfaltat la ruta, posant barandats, reforçant els talussos amb espècies vegetals per frenar l'erosió i plantant arbustos i arbres als marges del recorregut i a l'entorn de les cinc estacions, des d'Arnes-Lledó a Orta, Bot, Prat de Comte i el Pinell de Brai. La darrera tasca ha estat la instal·lació elèctrica per enllumenar els túnels, usant electricitat obtinguda amb cèl·lules fotovoltaïques per tal d'evitar l'ús de línies elèctriques. Cadascun dels túnels està independitzat dels altres i l'encesa i apagada són automàtiques.

Està previst arranjar les estacions, a càrrec de RENFE, si els usuaris són respectuosos amb les instal·lacions i, per dinamitzar aquestes edificacions, està previst dotar-les de punts d'informació turística, mediambiental, museus... Val a dir que aquests camins estan a l'abast del públic, inclosos els minusvàlids amb cadira de rodes. Cal que sabeu que des de l'estació d'Arnes-Lledó fins a la del Pinell de Brai tot és baixada, però no val a badar, doncs els viaductes tenen la llera del barranc a uns quaranta metres per sota dels nostres peus.

Una experiència d'abast mundial, ara a Espanya

Tal com dèiem, Espanya es va llençar amb entusiasme a recuperar part del seu patrimoni ferroviari, seguint l'exemple de diferents països europeus que en el seu dia prengueren l'exemple dels Estats Units, primer país que s'adonà del valor cultural i turístic que oferien aquelles vies ferroviàries abandonades per motius econòmics.

La iniciativa americana quallà ben aviat a Europa; Gran Bretanya, Bèlgica i altres països

europeus avui dia ja posseeixen modernes xarxes de *green ways* (vies verdes) molt valorades pels ciutadans i també pels poders públics. Anglaterra, per exemple, dedica una part dels ingressos de la loteria nacional a mantenir les seves vies verdes. Bèlgica també va influir amb el seu projecte RAVEL 8 (Red autònoma de Vies Verdes de la regió Walona) a la creació de l'Associació Europea de les Vies Verdes (AEVV). Aquesta organització aglutina totes les experiències europees d'infraestructures viàries en desús convertides en itineraris no motoritzats, i col·labora amb les autoritats de la Unió Europea. La AEVV compta amb el recolzament d'institucions europees com l'Agència Europea del Medi Ambient i les direccions generals de Transport i Medi Ambient de la Comissió Europea. Recentment, la Unió Europea ha fet entrega a l'associació d'una subvenció de 332 milions de pessetes.

Desenvolupament arreu d'Espanya

Constantment s'inauguren nous trams ja condicionats i s'inicien obres a d'altres vies. Sembla ser que les administracions públiques (especialment els ajuntaments) han obert els ulls a l'atractiu turístic que comporten aquests «corredors verds» que, a més d'oferir l'interès propi dels paratges per on es circula, brinden la possibilitat d'escollir itineraris complementaris a l'entorn de la via verda.

Fins ara, i malgrat l'esforç esmerçat en equipaments i senyalitzacions, les vies verdes no s'han lliurat de l'acció vandàlica dels brètols, afegint-s'hi el desinterès d'alguns ajuntaments per mantenir com cal aquestes rutes i estacions, permetent el pas de vehicles automòbils, etc... Evidentment aquests fets han ocorregut arreu d'Espanya. Per casos com aquests, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles es reserva el dret de retirar l'etiqueta de qualitat que concedeix l'Associació Europea de Vies Verdes, la qual cosa significa ser eliminat de les guies internacionals i dels circuits turístics.

Per acabar, cal dir que el creixement de les vies verdes no s'atura. L'autor de l'estudi que hem transcrit, Dioni Serrano, manifesta que les vies mortes de ferrocarril poden ser un dels recursos més intel·ligents i econòmics que pot utilitzar la nostra societat moderna, farta de violència, una societat que demana a crits noves formes de fer turisme no agressives i més respectuoses amb el paisatge.