

6è. Programa.

Tema: EL FERROCARRIL QUE FOU

*Entrevistat:

Ramon Segarra Arpa,

*Participant al plató:

Ramon Segarra Campos

*Participants per connexió telefònica

Daniel Vidal Ferri

Fernando Latorre

*Entrevistador

Josep Bayerri, telf

*Realització:

Jaume Borja,

Gravació: divendres 19 d'octubre de 2012 (16.30 h.)

Emissió en diferit: dissabte 27 d'octubre, 16 h i 21 h.; diumenge 28, 12.30 h.

NOTES:

La idea es abordar un tema a partir de la perspectiva de dues generacions

La durada a l'entorn dels 45/50 minuts

No es un debat sinó un col·loqui complementat entre dues visions diferents

Es parteix de la conversa amb una persona gran jubilada, que va de tornada.

La contra part es una persona jove que encara ho te tot per fer. Va d'anada

A tots els programa es procurarà que un sigui home i l'altra dona

S'ha de fugir de confrontar posicions, ja hi ha altre programes que ho fan

No es prevista la participació de polítics en actiu

El programa no es gens formal

Per tant valen les interrupcions i els canvis de ritme

Es fonamental que els dos siguin ben actius

El programa fracassarà si soc jo el que ha de parlar tot el rato i portar el ritme

El propòsit és que jo em faci fonedís per donar el protagonisme als dos

GUIO DEL PROGRAMA DEL 27/28 D'OCTUBRE (GRAVACIÓ EL 19)

Hola, Ben trobats de nou

El divendres 7 de setembre es retirava el pont del tren sobre l'Avinguda de la Generalitat. El dijous següent es desmuntava el primer tram del pont ferroviari sobre l'Ebre. La via del tren deixa de ser la barrera física creada fa 145 anys amb l'arribada del ferrocarril a la ciutat tot i que els ponts desmantellats son molt mes recents. El tram del pont sobre l'Ebre era de 1939 per substituir el que havia estat dinamitat l'any anterior durant la guerra. Pel que fa al pont de l'avinguda de la Generalitat ara desmuntat, era de 1962 quan es va reformar tota l'avinguda amb importants obres d'eixample, millora i canvi de paviment entre les quals la substitució del vell pont del tren molt estret, per un de nou de dos trams amb suports al centre i una major alçada de pas per al transit.

La relació entre Tortosa i el tren fou molt important al llarg dels anys. A més de la línia Barcelona-València, que arribà a Tortosa el 8 de maig de 1867, el 24 de juliol de 1942 entrava en servei el ferrocarril de Tortosa a Alcanyís i Saragossa i es perllongaven les obres per fer-lo arribar fins al port de Sant Carles de la Ràpita. Poc després, entre Ferreries i Roquetes, començaven obres d'elevació d'una gran explanada per acollir l'estació d'enllaç i centre de distribució de mercaderies entre Barcelona, València i Saragossa.

A l'estació de Tortosa hi havia dipòsit de màquines, alberg d'allotjament de personal, centre de comandament i, a més, base de manteniment de via i obres a un radi de molts quilòmetres. Tot plegat suposava una plantilla superior als 350 operaris que anaven des de l'enginyer en cap, que tenia el seu habitatge en un xalet vora el Parc, amb la seva oficina tècnica, fins als tallers amb paletes, fusters, electricistes, pintors, mecànics i altres oficis; factors de circulació, interventors, etc.. L'estació estava plena de vida a qualsevol hora del dia o de la nit; el bar i restaurant no tancaven mai i sempre hi havia gent esperant les combinacions entre trens amb origen o destinació a Barcelona o cap al sud d'Espanya, la línia del Baix Aragó i Saragossa, la immediata estació d'autobusos, aleshores al carrer Despuig, i el carrilet per arribar-se a Amposta i La Cava.

Tot s'havia començat a tòrcer l'any 1962 arran un informe del Banc Mundial sobre la xarxa ferroviària espanyola on recomanava concentrar les inversions en les grans línies i abandonar les obres que no fossin especialment rendibles. Poc després el govern espanyol aprova el Programa de Tancament de 48 línies amb un total de 2.600 kilòmetres. La conseqüència immediata fou l'abandonament del projecte de gran estació a Ferreries, les obres de prolongació del ferrocarril fins al port dels Alfacs, el desplaçament del dipòsit de màquines a l'estació de Benicarló i, una important reorganització dels serveis de RENFE que suposà el trasllat de la direcció regional i el departament de Via i Obres des de Tortosa a Tarragona el 1970 i amb ells tots els treballadors que durant molts anys tenien que desplaçar-se diàriament. El 19 de setembre de 1971, a causa d'un esllavissament, s'esfondrà un túnel del Val de Zafan entre Bot i Pinell de Brai i no fou reposat; el servei es feia parcialment per carretera fins al 15 d'octubre de 1973 que es clausurava definitivament la línia entre Tortosa i Alcanyís i s'abandonaren les instal·lacions.

Els ferroviaris a Tortosa es feien notar. Hi havia molts i de diverses especialitats: factors de circulació, interventors, maquinistes i fogoneros, treballadors de via i obres, entre altres. Ja en queden molt pocs. Per molt que he investigats aquí i allà solament he trobat mitja dotzena de jubilats d'aquells centenars que donaven vida a la ciutat. Un d'aquests ferroviaris és qui centrarà el nostre programa d'avui.

El nostre personatge d'avui és Ramon Segarra Arpa. Nascut a Tarragona fa 82 anys; quan era encara molt menut la seva família s'instal·là a Tortosa i als 18 anys entrà a la RENFE com a mosso d'estació. En acabar la mili, al regiment de ferrocarrils fou deinat definitivament a Tortosa, curiosament a l'Estació de Ferreries, aleshores en obres com ell ens explicarà. El 1958 es va casar amb la tortosina Victòria Campos Turon; han tingut quatre fills dues noies i dos nois els també ferroviaris. Després de 44 anys de servei es va jubilar el

1992 i des d'aleshores no ha parat de fer coses a les associacions de jubilats i altres activitats cíviques i sindicals.

Per participar en l'entrevista com a contrapart tenim avui una presència singular. Algunes professions afecten tant a la vida familiar que els fills continuen l'esletxa oberta pels pares. No es estrany que de pares metges surtin fills metges, botiguers joves fills de botiguers, mestres o professors fills de mestres; en fi, farmaceutics, paletes, pagesos, militars i fins i tot guardia civils; capellans per ara encara no perquè no els deixen casar-se. Hi ha però activitats on això es dona més freqüentment i una d'aquestes es la de ferroviaris. Avui tenim a un ferroviari fill de ferroviari. Ramon Segarra Campos nascut a Tortosa el 1962 que entrà a la RENFE als 19 anys i avui com a factors de circulació es un dels quatre ferroviaris que sobreviuen a l'estació de Tortosa.

Be. Anem a començar. Hola als dos. Ramon i Ramon, el plató és vostre

- Ramon no et fa pensa veure l'estació de Tortosa avui tant diferent a com era?
- Te'n recordes quan vas arribar. Quanta gent éreu?
- Sempre hi havia activitat. Dia i nit
- El bar de l'estació no tancava mai. Gent esperant els trens.
- Tu vares començar en temps de la dictadura. Temps difícils, no?
- Hi havia sindicalisme en temps de la dictadura
- Els ferroviaris teníeu fama de ser un sector privilegiats. Els sous eren raonables respecte a altres treballadors?
- Dels molts ferroviaris que hi havia en queden ja pocs. Un d'ells està a l'altre costat del telèfon

(Trucar a Daniel Vidal que entra en línia. Ramon i Daniel Vidal parlant unes poques paraules i després jo li agraeixo i s'acomiada)

- Després va arribar la democràcia i tot va canviar
- Però l'empresa es va mercantilitzar per obtenir rendiments
- Recordes el Val de Zafan
- Hi ha un altre company teu que ha escrit un petit treball sobre la historia del Val de Zafan. El tenim a l'altre costat de la linea telefonica

(Trucar a Fernando Latorre que entra en línia. Ramon i Fernando Latorre parlant unes poques paraules i després jo li agraeixo i s'acomiada)

Entre mig d'alguna de les preguntes anteriors donaré entrada a Segarra fill

- Fins ara hem parlat amb Ramon però tu també ets ferroviari. O, no t'ho sents?
- Creus que abans ho havia més consciència de grup entre els ferroviaris?
- Tots éreu una mateixa cosa. Ara hi ha ADIF, RENFE i altres coses. Es per a millor o per a pitjor?
- Que li diries a Ramon de com van les coses avui
- Als dos considereu encertat que tots els diners vagin per fer l'AVE a Galicia i no hagin recursos per als trens de rodalies que son els que més usen les persones?

Tot seguit la bateria de preguntes que hagi preparat intercalades amb les meves o després.