

L'Entrevista

Jordi Sasplugas Deu **Director del Museu del Ferrocarril**



«El tren històric és una gran oportunitat per a les comarques d'interior»

Turisme cultural. Des de fa més de vint anys treballa per recuperar el patrimoni ferroviari de Móra la Nova i fer-ne un actiu turístic per al territori

Jordi Sasplugas Deu, a la nau on es restaura i guarden els trens del Museu. FOTO: JOAN REVILLAS

MARIBEL MILLAN LÓPEZ
MÓRA LA NOVA

Jordi Sasplugas Deu (Barcelona, 1976) és el director del Museu del Ferrocarril de Móra la Nova. Apassionat del tot el patrimoni històric al voltant dels trens, és impulsor del projecte de tren històric turístic Lo Caspolino.

Com arriba a Móra la Nova?

Amb un pas previ des de Barcelona. Els meus avis eren del Priorat, de la Vilella Baixa. Quan vaig acabar els estudis d'Arquitectura Tècnica vaig decidir anar a viure la poble. Era una manera de treballar diferent i trencar amb una dinàmica que es produïa a la ciutat, amb la pressió que sentia d'haver de seguir un camí d'èxit marcat per l'entorn. Volia fer la meua vida al meu ritme. I començo a freqüentar Móra la Nova.

I s'interessa per l'estació de tren.

Sempre he viscut molt tot allò relacionat amb el ferrocarril, des que tinc ús de raó. No tinc cap familiar ferroviari, però sí antecedents relacionats. El meu pare i el meu oncle patern estaven molt vinculats a moviments associacionistes relacionats amb el ferro-

carril. El meu oncle va ser durant 16 anys president de l'entitat més important en aquell moment a Catalunya, que era l'Associació d'Amics del Ferrocarril de Barcelona. Va ser la primera a nivell de tota Espanya que es va dedicar, a més de fer activitats per als associats, a recuperar patrimoni.

I s'hi va implicar.

Aquesta és una pressió que sí que vaig acceptar com a positiva. Des de ben petit i fins a l'adolescència vaig viure de primera mà el procés d'anar a veure trens, comprar-los, restaurar-los,...

Com arrenca aquest fenomen?

A finals dels seixanta i principis dels setanta va coincidir que desapareixen els trens antics de vapor, perquè se substitueixen tecnològicament, i s'eliminen línies ferroviàries. S'inicien llavors accions per intentar conservar part d'aquest patrimoni, per posar-lo en valor per a la societat. Es compren locomotores i vagons, es restaura i es posen a funcionar.

I què troba a l'estació de Móra la Nova?

Més o menys ja coneixia el seu passat. Hi trobo una estació amb una decadència total, amb un

munt d'instal·lacions abandonades i m'agafa aquell cuc de pensar... què gran que havia sigut això, què esplendorós devia ser en un moment donat; i ara està tot perdut. Té tota una part de misteri que m'enganxa.

Quina és aquesta història?

A la darrerria del segle XIX hi comencen a haver projectes ferroviaris arreu del territori. La línia es gesta a partir de 1880: una companyia privada, de mans d'un home, Francesc Gomà, que en aquell moment va ser un visionari, s'embarca en la gesta que era connectar Madrid i Barcelona amb tren. Fins llavors les línies eren de recorregut curt. S'arruïna ell i tots els que hi van participar, en la companyia catalana del Ferrocarril de Tarragona-Barcelona-França. Tot i això, aconseguí unir per tren les dues ciutats.

I com s'hi ubica una estació en aquest punt de la Ribera d'Ebre?

En el recorregut s'adonen que hi ha una sèrie de dificultats a l'hora de fer-la funcionar. La primera és la distància: no fa possible que un tren de l'època pugui arribar a fer el recorregut sencer de

Barcelona a Madrid, de més de sis-cents quilòmetres. S'havien d'anar substituint, fent relleus cada 150 o 200 quilòmetres. Es va dividir en quatre trams i un d'aquests punts de relleu tocava al voltant de Móra la Nova. La població era llavors molt petita, s'havia independitzat de Móra d'Ebre l'any 1833.

I què va decantar la balança?

Que el municipi, o més ben dit, alguns propietaris de terrenys, els van oferir gratuïtament a l'empresa ferroviària perquè el tren passés per aquí i no per un altre lloc.

I com culmina tot plegat?

Finalment, el 1891, arriba el ferrocarril. En els primers anys, s'hi esdevé tot aquest moviment de canviar les màquines per continuar el trajecte, i també canvien tot el personal del tren, que podien ser trenta persones, perquè hi havia molts oficis que després van quedar obsolets. Així, als que venien de Barcelona els rellevaven per continuar cap a Saragossa, de manera que o bé Móra la Nova aportava ferroviaris o eren gent que venia de fora, acabaven el servei, dormien aquí i tornaven al dia següent. Això implica

que es construeix una casa de conductors (com un hotel) i altres espais per a la resta de tripulació. Generava molta activitat, de moviment de persones. També hi havia uns tallers de manteniment de màquines o un dipòsit, on es reparaven peces i desperfectes. Així, es van establir una sèrie de tallers entre artesans i industrials. Podem dir que aquí es dona el primer pas de la industrialització de la Ribera d'Ebre: el ferrocarril més la indústria que genera al seu voltant.

Quan és el moment de màxima esplendor?

Concretament l'any 1958. Abans hi ha un procés de creixement lent. Passa la guerra civil, després el ferrocarril es nacionalitza i passa a la xarxa de Renfe. Es decideix que Móra la Nova tindrà més importància (exemple, en depèn la via de la Val de Zafán). Entre el 1956 i 57 la xarxa principal catalana s'electrifica. El dipòsit principal de màquines de vapor de Barcelona tanca, i la immensa part les transfereixen a Móra la Nova. També el personal. És l'any 1958. No tenim la xifra exacta, però a l'estació de Móra la Nova estímem que hi havia un miler de treballadors.