



El Regne Unit com a referent

Formen part de la Federació Europea de Ferrocarrils Històrics però el màxim referent és el Regne Unit, amb més de 150 d'aquests trens recuperats.



Lo Caspolino

El projecte de tren històric turístic pren el nom d'un tren que unia i encara uneix Casp i Barcelona, tot i que ja no es denomina així.

Però arriba el declivi.

Arrenca a mitjans dels seixanta. A partir del 1964 Renfe comença a substituir les màquines que sortien cap a Saragossa, es canvien per locomotores dièsel. Així, en deu anys, es passa de 96 a 0 locomotores de vapor amb seu a l'estació, el que comporta també un important descens de personal. Avui en dia, però, encara hi ha una trentena de ferroviaris amb seu a Móra la Nova: queden alguns maquinistes, personal de manteniment de les estacions i de les vies (fins a Reus i Riba-roja), catenàries, enclavaments, etc.

Quan arrenca el Museu del Ferrocarril i tot el que hi va associat?

Hi portem treballant des de fa uns 23 anys. El dia que vaig entrar per primer cop a l'estació, vaig parlar amb el cap i em va posar en contacte amb ferroviaris. Al 1991, al centenari, es va intentar fer alguna cosa però no es va concretar. Buscant i investigant vaig veure que es conservava una de les 96 locomotores de vapor, potser la més icònica, que li deien la Bonita. De fet, es malconservava al Museo del Ferrocarril de Madrid. La podríem portar i recuperar. El que no podíem pensar és que aquest procés duraria més de deu anys: la cessió no la vam aconseguir fins al 2012.

I com s'organitzen?

Paral·lelament, l'Ajuntament -que és qui va demanar la cessió- ens va instar a crear una entitat: l'Associació per la Preservació del Patrimoni Ferroviari Industrial (APFFI). La constituïm al 2001, en principi amb un centenar de socis, la major part ferroviaris i de Móra la Nova. La idea era portar la Bonita, rehabilitat algun edifici, com el de la torre d'enclavament. Al principi va ser difícil però hem anat avançant i fent realitat projectes, com el mateix de la torre d'enclavament, la nau on restaurem els trens o el pont giratori. Actualment som 270 socis, la majoria de fora, dels quals una trentena són voluntaris que col·laboren en la recuperació dels trens.

Què se'ls hi ofereix a aquests membres?

L'activitat que hem aconseguit fer, que és gran, no la fa cap altra entitat a Catalunya. Per exemple, la gent de Girona que li agraden els trens de veritat i vol participar en restaurar-los, ve aquí. També tenim gent de l'estranger. A l'any 2007 fem un nou pas, que és crear una fundació, en la qual comencem a participar administracions públiques; i després hem creat una empresa. Tot per continuar amb el nostre projecte global de recuperació del patrimoni ferroviari i fer-ne un actiu per al territori.



Jordi Sasplugas, amb la locomotora de vapor Cuco, a l'estació de Móra la Nova. FOTO: JOAN REVILLAS

Quin és el model per desenvolupar el projecte?

Ens fixem en el Regne Unit. A Espanya no hi ha un marc legal que empari aquesta activitat. Així, que ens comencem a fixar en què fan a l'estranger, entrem en contacte amb entitats europees i al 2014 passem a formar part de la Federació Europea de Ferrocarrils Històrics, i això ens ajuda a enlairar les nostres iniciatives. Però sense dubte, el gran referent és el Regne Unit.

Per què?

Hi ha molts voluntaris i més aficionats. A Catalunya hi ha també uns 3.500 associats a entitats d'amics del ferrocarril, però no hi ha molts voluntaris. Allí hi ha molts més associats i el percentatge que s'hi implica i treballa és també molt superior. Podem parlar que hi ha més de cent mil voluntaris actius, en una xarxa de 150 ferrocarrils històrics que mantenen un parc de 900 locomotores de vapor en funcionament, en més de 6.000 quilòmetres de vies de tren que havien desaparegut i han estat recuperades. Així, a les vies verdes conviuen els trens amb els ciclistes i vianants. Només al Regne Unit són 13 milions d'usuaris que consumeixen ferrocarril històric, amb un gran impacte econòmic sobre el territori.

I quin és l'objectiu?

Hi ha un col·lectiu de gent a tot el món, amants del tren, que viatja per veure coses d'aquestes. Jo sóc un d'ells. L'objectiu és portar-los aquí.

I com es vol fer?

Què traiem d'idees d'Europa? Que el patrimoni ferroviari, si no es-



«Des de ben petit fins a l'adolescència vaig viure de primera mà el procés d'anar a veure trens, comprar-los i restaurar-los»

«El ferrocarril arriba a Móra la Nova el 1891, en la línia de Barcelona a Madrid, i suposa l'inici de la industrialització a la Ribera d'Ebre»

«Vam tardar més de deu anys en aconseguir la cessió d'una de les 96 locomotores de vapor que hi va haver a Móra la Nova, la Bonita»

«S'ha d'apostar per un turisme de qualitat, que visiti el territori pel que tu tens i no tenen els altres, no perquè sigui més barat»

tà en funcionament, no atrau. Tenim una instal·lació adient, on la major part dels terrenys estan fora d'ús. I lliguem la iniciativa amb la Generalitat: entrem a la Xarxa Nacional de museus de la ciència i la tècnica de Catalunya, com a centre associat. Així, posem ordre amb un pla estratègic, que enumera quines han de ser les prioritats de creixement del museu i anem buscant i trobant recursos per anar-ho desenvolupant. El 2010 s'obre com a Museu del Ferrocarril, amb la torre d'enclavament restaurada; el 2012 construïm la nau, que ens permet tenir els trens a salvaguarda. Amb ajuts, subvencions, partides de les administracions, amb fons propis... anem fent realitat els projectes, i aconseguim la cessió de màquines i vagons que anem restaurant.

Amb què compten actualment?

Ara tenim 40 elements, alguns en propietat i la majoria en cessió d'ús per a vint anys. Ara estem pendent d'ampliar la nau per poder fer cabre més màquines. Al museu, a part de les visites, cada mes programem una o dos sortides. I un cop a l'any, per la Festa del Tren a l'octubre, posem totes les màquines en funcionament. Quan movem els trens, multipliquem per deu els visitants. L'objectiu: ser el museu ferroviari de referència a Catalunya.

I amb tot plegat sorgeix el projecte del tren històric Caspolino.

El Caspolino vindria a ser la cireta del pastís. És un producte comercial, que es basa en el nom d'un tren que ja existeix. Un tren que anava i encara va de Casp a Barcelona i de Barcelona a Casp,

tot i que ja no se li diu així. Es tracta de posar en marxa un tren històric turístic que distribueixi visitants des de la costa cap a les comarques d'interior. Sortint de Tarragona, en tren de vapor hi ha un recorregut de dos hores fins a Casp, que és el lloc més lluny que podríem arribar. D'aquí el nom.

Què es proposa?

La idea és programar uns dies, i vendre bitllets anticipadament, amb diferents packs: pujar al tren i baixar on t'interessi, com ara el Priorat per visitar bodegues i/o les mines de Bellmunt, i tornar. El tren fa el recorregut sencer però va deixant gent a diferents estacions, portant turistes a diferents llocs del territori. Corbera d'Ebre vol portar gent a visitar els espais de la Batalla de l'Ebre i el Poble Vell; també Flix o Ascó estan interessats en portar gent a visitar els seus actius. El tren reparteix turisme pel territori i a la tarda el recull.

En quin punt es troba el projecte?

Estem preparats per començar. Els vehicles que ens fan falta ja estan rehabilitats, cotxes i locomotores -encara no de vapor-, i ara cal trobar una empresa operadora. Però per fer-ho rendible veiem que, o aconseguim una subvenció -atenent a la funció de dinamització turística del projecte-, o ens haurem de constituir en operadora nosaltres mateixos. En aquest sentit, estem fent els tràmits, el primer dels quals és ser una societat anònima.

Hi ha demanda?

Creiem que sí. Tenim el producte i és bo, però resultarà bàsica també la comercialització i la promoció, perquè la gent ho coneixi.

És una aposta per un turisme diferent.

S'ha d'apostar pel turisme de qualitat. Al final s'ha de buscar un turisme que et vingui aquí pel que tu tens i no tenen els altres, no perquè el preu sigui més barat. Has de crear un producte propi i únic, que sigui un reclam. I el tren històric turístic ho és. És turisme positiu, cultural, vinculat al territori, que afavoreix la permeabilitat de la costa cap a l'interior.

Els fons de transició nuclear són una oportunitat també per aquest projecte?

Són una gran oportunitat pel conjunt del territori i s'han de pensar molt ben pensats per ajudar al desenvolupament. I entre altres iniciatives, val la pena apostar per un tren turístic que et pot arribar a generar un flux de visitants a aquestes comarques d'interior de 50.000 persones cada any.