

Ebre

«Calia seguir els passos d'Europa i fer un actiu turístic de primer ordre»

Entrevista

Jordi Sasplugas. El director del Museu del Ferrocarril de Móra la Nova ha sigut l'«alma mater» del centre, que ha obtingut la llicència d'operador ferroviari, que permetrà fer trajectes amb trens històrics

ANTON MONNER
MÓRA LA NOVA

Jordi Sasplugas i Déu és arquitecte tècnic, barceloní d'origen, amb arrels prioratines per part de la seva àvia paterna, havent viscut a la Vilella Baixa, on va exercir la professió. Ara resideix a Móra la Nova. L'afició als trens antics li va arribar del seu oncle que era president de l'Associació del Ferrocarril de Barcelona, i del seu pare que pels anys 60 del segle passat, a les hores lliures, arranjaven i pintaven trens destinats al desballestament. L'any 2001, amb un grup d'ex-ferroviaris de Móra va començar l'aventura, trobant impediments burocràtics i incomprensions de tota mena per part de RENFE, ADIF, entitats i autoritats. Aquell inquiet jove que davant molts inconvenients, amb constància, amb molts disgustos, amb tossuderia obsessiva i amb extraordinària constància d'un heroi en solitari, ha estat l'ànima mater del Museu, que avui és realitat i una atracció turística de primer ordre i pel conjunt socio-cultural de les Terres de l'Ebre.

Què va representar per a Móra la Nova i per la comarca construir-hi a finals del segle XIX una estació de tren de les més importants d'Espanya?

Es tractava d'una petita població, el Masos de Móra d'Ebre, i havent arribat treballadors de tota Espanya, sobretot aragonesos, i a principis de segle XX, ja havia triplicat la població fins els 3000 habitants. El motiu és que quedava enmig de Barcelona i Saragossa, continuant la línia ferroviària fins a Madrid. Les locomotores necessitaven abastir-se cada 180 quilòmetres i Móra quedava enmig. Des d'allí es repartien les mercaderies que anaven arreu de la península i la plantilla de treballadors arribava als 1000. Per això disposava de 10 vies, de magatzems de tota mena, centres de control, màquines per reparació i manteniment. Es va inaugurar l'abril del 1891 amb propòsits de fer-ne un gran centre logístic d'in-



Jordi Sasplugas és un apassionat del món del ferrocarril. FOTO: JOAN REVILLAS

“**«Móra la Nova quedava enmig de Barcelona i Saragossa, continuant la línia ferroviària fins a Madrid. Les locomotores necessitaven abastir-se cada 180 quilòmetres i des d'aquí es repartien les mercaderies que anaven arreu de la península»**

tercomunicacions també de sud a nord, fins a França, que per raons diverses mai no van arribar a fer-se realitat.

Per què i quan va perdre aquests serveis l'estació de Móra?

Pels anys 60-70 es canviaren les locomotores a vapor i s'introduïren les dièsel, i més tard a principis dels 80 aparegueren les elèctriques. Els sistemes d'enviament de les mercaderies també es transformaren. Els ferroviaris els anaren destinant a altres estacions, els edificis s'anaren abandonant amb els serveis corresponents, quedant únicament l'estació i els serveis elementals. El transport de mercaderies quedà molt reduït a només un tres per cent de les seves possibilitats i ara es traslladen per carretera. La funcionalitat inicial va desaparèixer.

I la tasca per muntar el Museu, com l'ha aconseguida?

Vaig topar-me amb incomprensions per tot arreu. Únicament alguns ferroviaris actius i altres jubilats van ajudar-me en principi. Vam formar una associació i actualment son uns 50 voluntaris que altruísticament hi treballen per ensenyar les instal·lacions i fer-ne de guies. Com a element simbòlic vam començar per una locomotora que es va salvar del desballestament i que havia fet cap al Museu Nacional del Ferrocarril. Era coneguda per «la Bonita» i l'ajuntament la va sol·licitar a Madrid però no la podíem portar perquè no hi havia via per desplaçar-la i estava protegida com a Bé d'Interès d'Estat. Per fi vam portar-la, fent-ne la restauració. Als 110 anys de l'obertura del tram Móra-Faió, vam llogar un tren, aconseguint el primer èxit, per viatjar fins aquesta població com a reclam i imatge comunicativa però la locomotora es va avariar, sense aconseguir-ho. I posteriorment amb una locomotora de Vilanova i la Geltrú, als 110 anys de Móra-Casp vam convidar al Conseller Nadal, i novament van sorgir inconvenients pel canvi de màquina, triplicant-nos el seu cost per una locomotora més nova i amb el suport familiar vaig treure 30.000 euros per pagar-la.

Han rebut altres ajudes?

A la fi vaig trobar un camí a Europa on vaig anar a conèixer 150 projectes d'èxit gràcies al suport de la Federació FEDECA-RAIL. Allí em van obrir les portes i el seu president de nacionalitat anglesa em donà energia per continuar treballant. A Europa ja funcionen museus del que havíem muntat i des d'allí entengueren ràpidament el meu projecte on 25 milions de persones visiten zones rurals amb trens de característiques semblants a la nostra. Calia, doncs, a Móra la Nova fer-ne una atracció turística de primer ordre, seguint els passos d'Europa. L'any 2007 necessitàvem un pont giratori i vàrem trobar-ne un a un poble de la província de Burgos. Va ser una odissea aconseguir-lo i amb el permís d'ADIF vam anar a desmuntar-lo alguns voluntaris. Però l'ajuntament de la localitat en ho va impedir. Amb l'ajuda del delegat del govern, Sr. Maldonado i la intervenció del ministre de Foment, Sr. Blanco vam acabar duent-ne una altra en aquest cas de Granada. També el delegat em va posar en contacte amb Pere Macias que es va sumar immediatament al projecte. L'any 2009 vam aconseguir rehabilitar la Torre de l'Enclavament, des d'on es controlaven els trens i que l'any 1928 va ser la primera de tota Espanya en funcionar elèctricament, on ara hi tenim la seu del Museu.

També tenen un taller professionalitzat de reparació?

Sí, hi tenim 7 persones treballant, donant valor afegit al museu i arreglant màquines i vagons per a ajuntaments, administració ferroviària i particulars. Hem aconseguit, d'aquesta manera, una indústria complementària al Museu.