

125 anys de l'arribada del ferrocarril

ACTUALITAT

Els dies 29 i 30 d'octubre, el Museu del Ferrocarril de Móra la Nova ens sorprendrà celebrant dintre de «Dies del Museu» els cent vint-i-cinc anys de l'arribada del ferrocarril a la població. Màquines de tren, vagons, cotxes, pont giratori i l'edifici situat a l'antic enclavament són els ingredients que ens ofereix aquest Museu i on ens endinsarem per gaudir de la màgia del ferrocarril. L'Associació per la Preservació del Patrimoni Ferroviari i Industrial (APPFI) organitza un any més aquesta jornada per a donar a conèixer el treball en la recuperació i posada en valor de les antigues instal·lacions ferroviàries i vehicles cedits o adquirits per aquesta entitat i també per la seua Fundació la FPPFI. Tot plegat configura un centre atractiu que avui forma part del Museu Nacional de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya, on podem veure en un parell d'hores amb les visites guiades que realitzen els voluntaris de l'APPFI i que permet que les futures generacions puguin ser conscients de la importància que va tenir el ferrocarril en el nostre país.

Parlem amb el Sr. Jordi Sasplugas, president de l'APPFI i de la FPPFI.

Més Ebre: El ferrocarril va arribar a Móra la Nova l'any 1891 i ja han passat cent vint-i-cinc anys.

Jordi Sasplugas: Doncs si, es tractava del projecte més ambiciós concebut fins aleshores, l'eix de comunicació més important entre Catalunya i la resta de l'estat espanyol, un eix impulsat des de Catalunya amb capital privat català per donar sortida als productes que es produïen aquí i que va permetre enllaçar Barcelona amb Madrid.

ME: Marçà-Móra un tram difícil que passava dels vint-i-nou metres sobre el nivell del mar als tres-cents cinquanta-nou en els quals es situa Móra, i el fet que la vila fou un punt equidistant entre Barcelona i Saragossa (uns cent cinquanta km) va ser un important punt de relleu de locomotores fent de l'estació de Móra un referent?

JS: Va ser referent l'estació i la línia en sí mateixa, ja que en la seva construcció l'enginyer Eduard Maristany va haver de dissenyar moltes solucions constructives que mai s'havien usat a Espanya, només amb la construcció del túnel de l'Argentera, de més de quatre quilòmetres, l'enginyer es va guanyar el títol de Marqués de l'Argentera, ja que a l'època fou el túnel més llarg construït mai, i la

complexitat de la seva perforació feren guanyar el citat títol a l'enginyer que anys després va passar a dirigir la companyia dels ferrocarrils de Madrid-Saragossa a Alacant, la més important del país. A Móra la Nova li va tocar ser un dels tres punts de relleu entre Barcelona i Madrid i per això es va instal·lar el dipòsit de locomotores que donaria el primer impuls industrial a la Ribera d'Ebre amb els més d'un miler de treballadors que van arribar a finals dels anys cinquanta del segle passat.

ME: A més s'havia previst que des de Móra la Nova partien altres línies amb destinació a Tortosa, Gandesa i Lleida.

JS: Efectivament, Móra la Nova es trobava en un enclavament geogràfic estratègic des d'on es varen planificar línies ferroviàries que connectarien amb Tortosa, Gandesa i Lleida, línies que d'haver-se construït haurien consolidat el desenvolupament de les comarques interiors i que avui dia serien plenament vigents, mentre que ara tenim unes mancades comunicacions ferroviàries.

ME: I va arribar l'electrificació...

JS: L'electrificació va arribar el 1956 des de Barcelona i curiosa-ment de la mà de RENFE, l'empresa estatal creada per la dictadura que va prioritzar millorar la xarxa ferroviària a Catalunya abans que fer-ho a Madrid. L'electrificació i la modernització varen arribar a la darrera dels anys setanta, sabent que amb la inversió feta a Catalunya el retorn econòmic que generava era major que a la resta de l'Estat, tota una lliçó de sentit comú. Per a Móra la Nova l'electrificació va significar el darrer impuls en matèria ferroviària que deu anys després es va convertir en l'inici d'un declivi que encara dura i que va passar d'ocupar a més d'un miler de treballadors a la vintena que encara avui hi treballa.

ME: La ubicació d'aquest Museu del Ferrocarril no és casual.

JS: Móra la Nova era l'únic enclavament ferroviari de Catalunya on es donaven els condicionats necessaris per desenvolupar un projecte com el nostre, en primer lloc tot i la destrucció de patrimoni, és l'indret de Catalunya on més elements patrimonials s'hi conserven, tant és així que properament el seu conjunt serà declarat per la Generalitat com a Bé d'Interès Nacional, també la poca pressió urbanística afavoreix el creixement del Museu i el projecte del tren turístic en una línia que reuneix les condicions necessàries com ara, singularitat, paisatge i l'ús no intensiu de la línia en són alguns dels valedors.

ME: Gràcies a la tasca de l'APPFI fa uns anys que s'ha pogut recuperar el pont giratori, diverses locomotores, edificis,



instal·lacions...

JS: La fórmula que utilitzem a l'APPFI no és altra que la que fa dècades que s'utilitza a Europa i que per desgràcia al nostre país segueix sonant estranya. L'ús de voluntariat amb el suport de les administracions.

Les milers d'hores invertides pels voluntaris són la feina de formiguetes realitzada durant quinze anys, perquè enguany també l'APPFI celebra el seu 15è aniversari, i han fet possible aquest miracle, les mateixes restauracions fetes a costelles de l'administració haurien costat més de tres milions d'euros i gràcies a aquest esforç s'han reduït a uns set-cents mil euros repartits en aquests quinze anys, així i només així es poden fer tirant endavant projectes com aquests, ara només cal que la societat sàpiga veure'n les avantatges, que es valori la feina feta per les persones anònimes que amb el seu esforç individual aconsegueixen un triomf col·lectiu i que les administracions donin el suport just i necessari i que deixin de dedicar-se a finançar projectes que no

reverteixen en res i que ens acaben costant un munt de diners a tots plegats.

ME: Quan visitem l'edifici ens sorprèn que conserva l'aroma del tipus de construccions de principis del segle XX. A part de locomotores, trens i vagons, quines altres meravelles ens podem trobar?

JS: Trobem per exemple l'enclavament GRS de l'any 1928, el primer sistema de control d'estacions de tota Espanya que va utilitzar electricitat i que va ser instal·lat a Móra la Nova, avui també l'únic que es conserva a tot el país. També el pont giratori, que tot i no ser l'original de Móra la Nova ja que aquest fou desballestat per obtenir escàs rendiment econòmic, és de l'any 1922 i de la mateixa tipologia de l'original, i tot gràcies a una complexa i fins ara única operació de recerca, desmuntatge, trasllat des de Granada, restauració i posada en funcionament a l'indret original del dipòsit de Móra.

ME: I com a colofó, El tren turístic.

JS: El tren turístic serà igual com a

Europa, la cirereta del pastís, en un projecte d'utilització de vehicles històrics com a font de generació de riquesa provinent del turisme on només al Regne Unit, per exemple, mou més de disset milions de turistes l'any. Són projectes de ferrocarrils turístics que vertebrin el turisme a les zones rurals i on les administracions prioritzen per davant de les aquí elogiades vies verdes. Com a xifra comparativa l'usuari d'un tren turístic gasta 2,7 vegades més en el territori que un que ho fa en una via verda, a banda que en aquest darrer cas la posada en servei i manteniment recau sempre en l'administració que no obté cap retorn econòmic a banda d'imposibilitat o com a mínim fer més costós el possible retorn a l'ús ferroviari, a l'haver destruït les vies. Si un dia en el futur les condicions territorials ho demandessin, en definitiva a Europa són més pràctics que nosaltres, el ferrocarril, si es pot, ha de seguir sent ferrocarril i les vies verdes com a font d'atracció turística sempre poden començar a partir d'ús amb els rails.