

REPORTATGE → Els projectes ferroviaris

■ L'any 1880 començava a gestar-se un tren transversal que pretenia solucionar la visió radial que perjudicava la Catalunya Central. Un seguit d'inevitables crisis econòmiques van fer desaparèixer la companyia que impulsava, amb el marquès de

Montoliu al capdavant, aquest ferrocarril. Més d'un segle més tard, la Generalitat ha recuperat la idea i plasma en el futur Eix Transversal Ferroviari en gran mesura aquella filosofia, mantenint a més part del traçat i algunes de les estacions.

L'Eix Ferroviari 125 anys després

Catalunya va tenir al segle XIX l'oportunitat única de construir un tren semblant a l'ara projectat

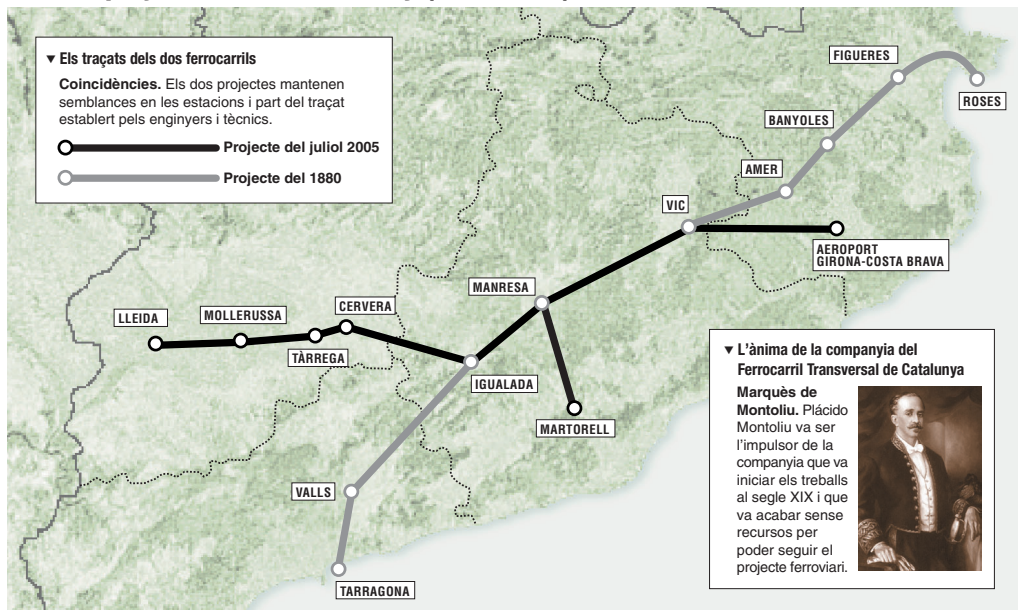
Rafa Garrido, Girona. Sovint escriure el present és re-escriure la història passada. I per a mostra, l'Eix Transversal Ferroviari. El projecte que aquest estiu va presentar el Govern de la Generalitat de Catalunya recupera una vella idea frustrada fa més de 125 anys. És evident que el pas del temps ha fet modificar part del traçat i de la seva utilitat, però la filosofia de connexió es manté viva. Al segle XIX els problemes van superar les expectatives. Ara, tot i que s'haurà d'esperar un parell de dècades per veure'l en funcionament, sembla que l'Eix Ferroviari compta amb la solidesa del compromís que el pot fer possible.

Barcelona, 7 de juliol de 1883. Ningú dels que en aquell moment es reunien per constituir la Companyia del Ferrocarril Transversal del Principat de Catalunya podien imaginar que 122 anys i 15 dies més tard, el Palau de Pedralbes de la ciutat comtal acolliria un acte semblant amb un projecte basat en el mateix principi que el seu que, sense encara saber-ho, resultaria frustrat. El president de la Generalitat, Pasqual Maragall, i el conseller de Política Territorial, Joaquim Nadal, van presentar el 22 de juliol el traçat i els detalls del futur Eix Transversal Ferroviari, que començarà a construir-se al 2010 i serà una realitat a partir del 2020.

Però és curiós com aquest projecte té més que punts coincidents amb el que es va concebre fa 125 anys. Era un Eix calgut en l'oblit. Ser un tren frustrat i no consolidat no ha jugat massa a favor de recuperar ara el valor que al segle XIX va tenir el Ferrocarril Transversal. Però els tècnics del Centre d'Estudis Històrics del Ferrocarril Espanyol han aconseguit rescatar documentació essencial sobre el projecte. El traçat previst, els estudis geològics, les actes de constitució de la companyia i fins i tot curiositats com les accions de la societat formen part del fons documental amb el qual els últims anys ha estat treballant el Centre d'Estudis. Aquesta investigació ha tingut en la família del marquès de Montoliu un dels seus punts de partida i un dels pilars que més els ha servit per fer l'estudi exhaustiu del precedent de l'Eix Transversal Ferroviari.

Plácido de Montoliu va ser el director gerent de la companyia impulsora del projecte del segle XIX durant un significatiu període. Els estudis del Centre han posat de manifest fins a quin punt la influència d'aquell home i el seu interès pel tren es poden notar. «Sense iniciatives com les del Ferrocarril Transversal, amb

Els dos projectes sobre el terreny (1880-2005)



Dde6



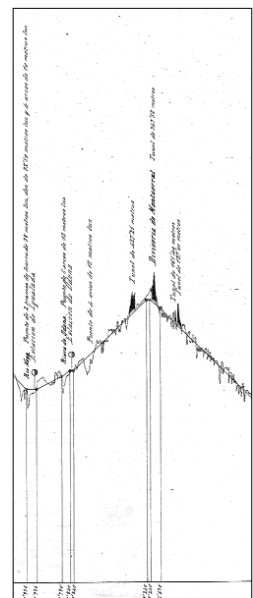
SOCIS. Una de les accions dels membres de la companyia del Ferrocarril Transversal del Principat de Catalunya

■ El Centre d'Estudis del Ferrocarril rescata documents del projecte de 1880

el qual van patir un gran crebent econòmic molts dels seus promotors, el desenvolupament de la Catalunya actual no hagués mai estat el que és», afirma el vicepresident del Centre, Ricardo Oliver. L'autor del projecte tècnic va ser l'enginyer José Campderá Pares, qui, segons la documentació rescatada, va con-

cebre la idea amb la intenció de trencar la radialitat de Barcelona i articular l'interior de Catalunya mitjançant un eix transversal que anés connectant successivament les vies de comunicació ja existents. És fàcil veure que el principi d'intencions coincideix plenament amb el de l'actual projecte de la Generali-

tat. L'enginyer concessionari del tren del segle XIX parlava en algunes reunions del 1882 de solucionar «l'aïllament que estem vivint». La intenció d'evitar el desenvolupament desproporcionat de Barcelona a costa de les zones interiors del territori era patent i el mateix enginyer no amagava la seva confiança en



CENTRE D'ESTUDIS HISTÒRICS DEL FERROCARRIL ESPANYOL

un traçat que creava un cinturó, permetent la connexió de la Catalunya Central amb els ports del nord i el sud.

És que el trajecte que farà el futur Eix manté moltes similituds amb el del 1883, però també notables diferències. El projecte de la Generalitat de Maragall neix a Lleida i acaba a Girona, passant per Mollerussa, Tàrraga, Cervera, Igualada, Manresa i Vic. El seu frustrat predecessor, tot i mantenir punts del centre del país en comú, prioritzava el sud de Catalunya a l'interior. L'estudi del Centre ha permès recordar com l'itinerari concebut per Campderà a principis de la dècada de 1880 partia de Tarragona, on pretenia enllaçar amb el seu important port marítim. Des d'aquesta ciutat del sud, el traçat discorria per Valls, Igualada, Manresa, Vic, Amer, Banyoles i Figueres, per acabar a Roses, on tornava a connectar amb altres importants instal·lacions portuàries. Com es pot comprovar ara, són molts els quilòmetres de traçat coincident, i molta la similitud en la seva filosofia.

La longitud del projecte del segle XIX era de 258 quilòmetres; 233 en té l'actual. L'Eix Transversal Ferroviari que encara ha de començar a projectar-se està previst que es faci per trams, opció que també es va preveure en l'anterior model, tot i que es va desestimar finalment. De fet, després d'autoritzada la construcció de la línia amb una llei del 4 d'agost de 1882, les obres van tenir inici a Tarrago-

na, el seu punt de partida. Els primers fons econòmics amb els quals va comptar la companyia promotora provenien, tal i com es constata a la documentació rescatada, de subvencions de l'Ajuntament i la Diputació de Tarragona. Construïts els 12 primers quilòmetres a un gran ritme, es va contractar un sindicat d'empresaris espanyols per la construcció del recorregut fins Igualada, deixant de banda la idea de poder obrir-se a l'exploració de trossos independents.

Però les coses no anirien tant bé. Malgrat el bon inici que va tenir el Ferrocarril Transversal, i tot i tenir la contractació del material d'exploració, la societat va anar caient en crisi. La baixada del comerç i el retraïment de les entitats financeres, sobretot en les ciutats de Tarragona i Valls, va fer que els promotors acabessin en una situació extremadament dolenta.

El projecte s'enfonsava, i amb ell, alguns dels seus responsables. Era la fi d'una il·lusió, el trencament d'una filosofia ferroviària amb esperances de convertir-se en l'eix motor i promotor de la indústria i les comunicacions de Catalunya. Quinze anys separen ara els catalans de poder comprovar si aquells objectius seran assumits pel futur Eix Transversal.

■ **L'Eix Ferroviari manté part del traçat i la filosofia del tren del segle XIX**

Ferrocarril transversal del Principado de Cataluña.

Constitucion de compania.

Dicho ferrocarril de cuyo proyecto es autor y concesionario el Ingeniero D. José Campderà, tiene su punto de partida en la ciudad de Tarragona y pasando como puntos principales por las importantes poblaciones de Valls, Igualada, Manresa, Vic, Amer, Banyoles y Figueras termina en la gran bahia de Roses.

La longitud es de 258 Kilometros; sustenta 39 estaciones; atraviesa y utiliza 13 ferrocarriles en explotacion y construccion acortando grandes recorridos y cruza 39 carreteras del Estado, provinciales y vecinales que hay que considerar como otros tantos afluyentes a la linea proyectada. Tiene 301 pueblos a distancia que no excede de seis kilometros y es apreciado en su conjunto como uno de los ferrocarriles de...

CENTRE D'ESTUDIS HISTÒRICS DEL FERROCARRIL ESPANYOL

7 DE JULIOL DE 1883. Document de la constitució de la societat impulsora del Ferrocarril Transversal



Pareilles de campions i subcampions.



Un grup de clients a les platges d'illa Saona.



Visita a Altos de Chabón.

VIATGE INCENTIU ANUAL 2005

hiper-decoració

Dimarts passat amibaren un nombrós grup de pintors professionals de les nostres comarques d'on gaudiren d'un viatge de nou dies organitzat per HIPER DECORACIÓ a Santo Domingo, Rep. Dominicana en el qual gaudiren de les millors platges del Carib amb excursions i activitats amb la màxima animació, alguns antics clients de la casa com el Sr. Ramon Prat de Lloret de Mar; entre d'altres organitzaren el 2n torneig de ping-pong (viatge Hiper Decoració), en què participaren 6 parelles formades pels senyors:

Equip A - J. Feliu Moy i J.L. Marcos, equip B - J. Massich i J. Sala
Equip C - Fco. García i Fdo. Segura, equip D - M. Aladid i L. Cuxart

Després de l'expectació i les apostes resultaren campions per 2n any consecutiu la parella formada pel Sr. Manolo Aladid de Roses i el Sr. Lorenzo Cuxart de T. Krom Cartagena.

Hi hagué també unes vetllades molt animades amb valls de salsa, merengue i reggeton on van poder veure la destresa dels clients, també gràcies al rom. Visitaren les illes Saona i Catalina. Un viatge incentiu molt animat, un viatge que aplega i agermana amb una amistat de ja fa molts anys un col·lectiu important dels especialistes de la pintura, per molts anys.