

Fou l'enginyer director dels trens d'Olot i de Sant Feliu de Guíxols

Martí Piera i Escofet: "Portem un retard a Espanya, per culpa, sobretot, de la manca de l'ample internacional"

Joan G. Bausa

PERIODISTA

Martí Piera Escofet és un apassionat dels trens. "Quan tenia cinc anys, ja tenia trens de corda", i ara té una complexa instal·lació ferroviària a casa seva que ocupa més de 100 m² i que s'ha anat fent de mica en mica amb les seves pròpies mans, tornejant les peces a escala i muntant-les ell mateix.

Acaba de fer 82 anys i en fa més de cinquanta que comparteix la història de la Bisbal d'Empordà, ciutat de la qual fou alcalde entre 1947 i 1960. Encara que va haver d'ocupar aquest càrrec per imposició, va ser "el millor alcalde", segons el parer de molts veïns que recorden temps singularment difícils.

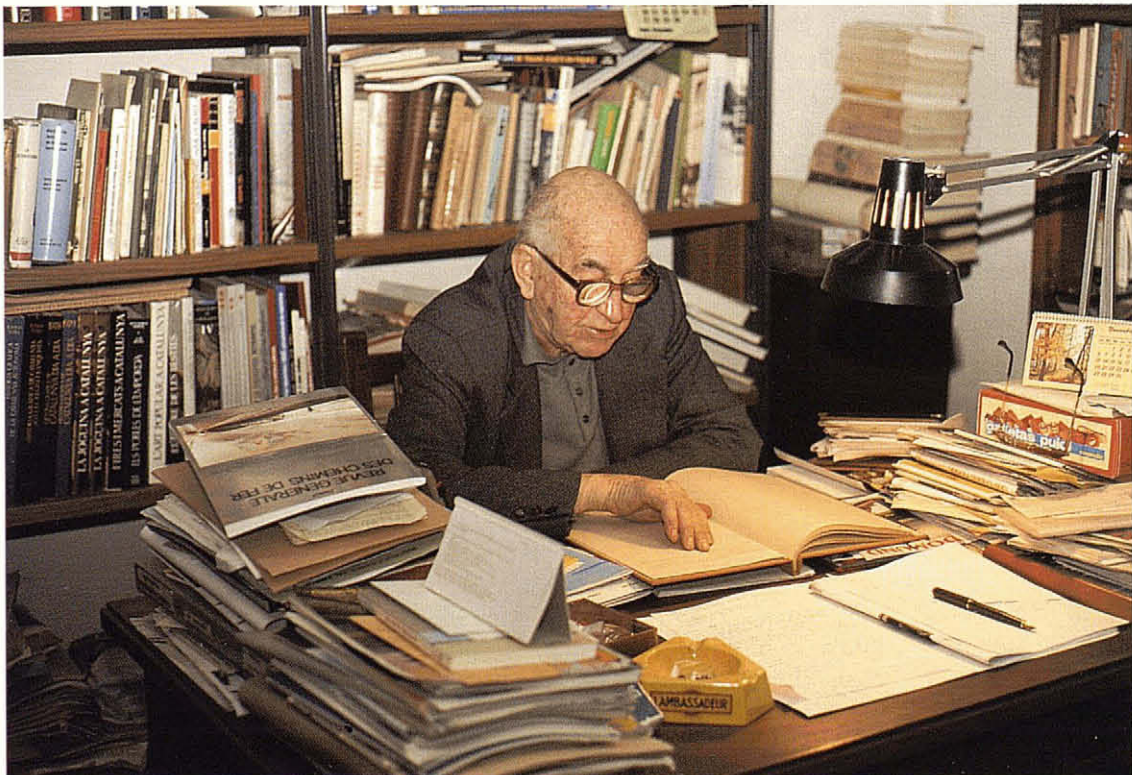
Enginyer industrial primer, i després llicenciat en farmàcia per circumstàncies familiars, que ell qualifica com a "raó d'estat", no va deixar mai d'exercir la seva professió inicial. La seva vocació el va dur, però, a dirigir els ferrocarrils d'Olot i els de Sant Feliu de Guíxols quan la situació era molt precària i, malgrat els seus esforços per salvar i modernitzar les línies, avalats pels seus estudis que en demostraven la rendibilitat, l'acord del Consell de Ministres de l'any 1969 va sentenciar a mort els ferrocarrils de via estreta i en Martí Piera va conduir tots dos trens en l'últim viatge.

Està convençut que aquesta desfeta no hauria pas passat amb l'actual voluntat política del govern de la Generalitat i troba "evident que portem un retard a Espanya, per culpa, sobretot, de la manca de l'ample internacional".

Martí Piera va néixer a Barcelona el trenta-u de gener de l'any 1908 i la seva afeció als trens va fer que decidís estudiar la carrera d'enginyer industrial que acabà el 1932, quan tenia vint-i-quatre anys i iniciava la seva activitat professional. "Llavors, vaig anar a una empresa de fabricació de sucre i em van destinar a Sevilla, i després a la Bañeza (León), on l'any trenta-dos, encara hi havia cinema mut i no hi havia aigua corrent, ... una pena".

- Gairebé com parlar del segle passat...

Sí, bé, era una població com la Bisbal, cap de partit també, hi





La Bisbal d'Empordà. Al peu de casa de'n Martí Plera, que es troba damunt de les voltes, hi passava el ferrocarril Flassà-Palamós.

havia bastant moviment; però és clar, era un altre món.

Allà, hi va estar fins l'any 1937. Acabada la guerra es va incorporar a la *Maquinista Terrestre y Marítima*, on va ser l'enginyer en cap de la forja i l'ajudant del cap de tallers a Sant Andreu.

Farmacèutic per "raó d'estat", alcalde per imposició i ferroviari per vocació

L'any 1941 es va morir el que havia de ser el meu sogre que era farmacèutic i havia instal·lat una farmàcia aquí a la Bisbal l'any 1908, que tenia molt de prestigi. Com que es va presentar el problema que calia vendre-se-la perquè no hi havia ningú per dur-la, em vaig posar a estudiar farmàcia i vaig acabar l'any 1948.

Si vol vostè, va ser una "raó d'estat". Vaig haver de plegar de la *Maquinista* perquè no podia

pas fer totes dues coses alhora, encara que vaig treballar com a enginyer, de manera particular, per a la *Companyia d'Aigües de Palamós*, també de la Bisbal, i més indústries. A més, quan estava a punt d'acabar la carrera de farmàcia, el Governador em va nomenar Alcalde. Jo li vaig dir que no podia acceptar-ho, però em va dir que ho havia de ser o em ficaria a la presó.

Va ser alcalde tretze anys, des de l'any 1947 fins el 1960. Recordo que "en aquells anys era molt difícil la qüestió de la immigració: Venia gent del sud d'Espanya que no tenia res, quasi ni vestits, i se'ls havia d'ajudar. En fi, ara molta gent diu que he estat el millor alcalde de la població. És una satisfacció.

- I després d'aquestes dedicacions, diguem-ne fortuïtes, va dirigir el tren de Sant Feliu de Guíxols, a més del tren d'Olot. Per què tots dos alhora?

És que totes dues companyies treballaven conjuntament. El Director del tren d'Olot que era en Montserrat Fenet, que era també el Director del tren de Montserrat, i el que va projectar el ferrocarril de Núria. Aquest senyor, del disgust que va passar per l'accident que hi va haver al tren de Montserrat l'any 54, es va posar malalt i es va morir al cap de pocs temps. Llavors la companyia va demanar a l'enginyer del tren de Sant Feliu, que era en Jaume Lladó, si volia ser alhora l'assessor tècnic o director del tren d'Olot. I, és clar, en Jaume ho va fer fins que es va morir el 1960.

Llavors, em va venir a veure un enginyer jove que era l'Eliseu Juvert, un xicot de Girona, que després d'acabar la carrera va ser director d'aquests trens durant un any. Em va dir: "Mira, m'han dit que t'ho digui a tu, a veure si...". És clar, jo era molt més gran que ell, i li vaig dir:

La màquina 22 del tren d'Olot a l'estació de Martorell dels FGC en el seu viatge inaugural del 1988, després d'haver estat reconstruïda gràcies a l'ajut conjunt de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, l'alcaldia d'Olot i l'Associació d'Amics del Ferrocarril, de Barcelona.





Què n'era de bonic el tren d'Olot, senyor President

- Creu vostè que amb l'actual voluntat política de la Generalitat, s'hauria pogut canviar la història d'aquests ferrocarrils?

Sí, segurament. Ja ho vaig dir al President Pujol quan van estrenar els trens actuals. Quan es va establir el règim autonòmic, cada comunitat autònoma va quedar autoritzada a fer-se càrrec del servei propi de la comunitat, no el que comunica amb les altres. Per això, la Generalitat es va poder fer càrrec dels Ferrocarrils Catalans i dels Ferrocarrils de Sarrià. Ha estat una gran tasca. El Director és un enginyer de gran categoria, i ha fet una tasca extraordinària, amb un personal fantàstic. Avui dia els Ferrocarrils de Sarrià són molt moderns i els Catalans també. Els Catalans han fet uns tallers nous a Martorell que no n'hi ha cap a la RENFE que estigui tan bé. Estan renovant el material i la via, segurament amb dificultats econò-

miques degudes a la falta de finançament de l'administració autonòmica.

- Que li va dir vostè al President?

Doncs bé, el dia de la inauguració vam tornar a Sarrià en un dels trens nous, un d'especial. El President anava a la cabina del conductor i jo estava amb uns altres senyors. Jo era a l'andana de l'estació de Sarrià quan el President va sortir del tren. El Director dels FGC em va presentar com a antic Director del Ferrocarril d'Olot i de Sant Feliu de Guíxols. El President em va dir: "Oh, era molt interessant el ferrocarril d'Olot. Tenia un trajecte!. Jo li vaig respondre: "Sí senyor President, era un tren molt bonic i una línia molt bonica. Desgraciadament, una de dues coses, o vostè ha vingut massa tard o nosaltres vam plegar massa aviat, perquè si vostè hi hagués estat, el tren d'Olot encara hi seria".

"Home, primer digues-me perquè te'n vas". I em va respondre: "Senzillament, perquè ja veig que al final voldran treure aquests trens i jo sóc molt jove. Si jo tingués una altra cosa com tu no marxaria, però...". "Trobo que fas bé -li vaig contestar-. Digues-los que sí, que m'agradarà molt". Jo coneixia molt bé, sobretot, la comarca d'Olot i li tinc un afecte especial, i als trens no cal dir-ho. I em van nomenar Director del tren d'Olot i del de Sant Feliu.

Els trens amb dèficit i sense subvencions, traspassats a FEVE

Llavors en vaig ser el Director fins que l'any 1969... Bé, l'any 1963, el govern va suprimir les subvencions a aquests trens petits, i si les companyies no podien continuar, haurien d'abandonar.

- Va ser el ministre Silva Muñoz qui ho va decretar. Quin va ser el rerefons d'aquesta malaurada situació?

Li ho explicaré. L'any 1948 el Govern va establir una "Ley de

Ayuda y Mejora a los Ferrocarriles de Via Estrecha". Molts d'aquests ferrocarrils de via estreta, com a conseqüència de la guerra i també del pas del temps, havien quedat en molt males condicions, a més, les companyies no tenien diners per arreglar-los. A part d'això, el nivell de vida va començar a pujar... Hi va haver companyies que es van dir: "Si ens autoritzen a vendre el tren i posar autobusos, farem el gran negoci amb els terrenys". Concretament a Girona, els terrenys de l'estació del tren d'Olot i del de Sant Feliu valien, aleshores, 20 o 30 milions de pessetes. Si les companyies s'ho haguessin pogut vendre, naturalment hauria anat molt bé. Però no els ho deixaven fer, perquè, una vegada s'acabava la concessió, els terrenys havien de passar al patrimoni de l'estat, i per això moltes companyies van dir que plegaven.

En aquells moments, a més, no hi havia autobusos ni se'n podien importar, perquè a Europa la guerra havia acabat feia molt poc i no n'hi havien gaires. El go-

vern es va adonar que si donava curs a aquella llei, s'hauria trobat que moltes comarques d'Espanya, hauria quedat incomunicades, perquè els trens petits haurien plegat, i no hi hauria hagut res per anar-hi. Llavors es va pensar a subvencionar les companyies que tinguessin dèficit. Ningú no sap encara si es feia a fons perdut o a canvi dels béns de la companyia (aquestes coses que fem els espanyols). D'aquesta manera, les companyies van anar tirant. El tren d'Olot tenia cada any un dèficit d'1.200.000 pessetes, que no era gaire, però el tren de Sant Feliu en tenia una mica més, de dèficit, o sigui que li havien de donar més diners, tot i ser la línia més curta i fer el tren un servei més reduït.

Aquesta situació va durar fins l'any 1963, quan el Govern va decidir, amb motiu del *Plan de Desarrollo*, que les companyies presentessin un balanç dels darrers exercicis. Les que demostrassin que, arreglant el tren o modernitzant-lo, podien subsistir, rebrien els diners per fer-ho, i les que, malgrat que fessin aquesta mo-

dernització, no poguessin sobreviure, serien suprimides. Les companyies que van ser honorades van dir: "Bé, nosaltres deixem el tren, l'entreguem a l'Estat i posarem autobusos", (llavors ja n'hi havia), pensant que l'Estat els deixaria vendre els seus terrenys.

Fou aleshores quan la companyia del tren d'Olot i la de Sant Feliu van traspasar els trens als FEVE (*Ferrocarrils de Via Estrecha, S.A.*), abans anomenada *Explotación de Ferrocarriles por el Estado*. Era un organisme del Ministeri d'Obres Públiques que es feia càrrec de les explotacions de les companyies que plegaven, o que no podien continuar, i fins i tot construïa línies noves. Per exemple, quan es va fer el *Transpirenaico*, el tram de Ripoll a Puigcerdà fou fet per *Explotación de Ferrocarriles por el Estado*; el que passa és que després, com que estava en comunicació amb la *Compañía de Ferrocarriles del Norte*, el tren de Barcelona a Sant Joan de les Abadesses, van fer un contracte, un conveni, entre *Explotación de Ferrocarriles por el Estado* i la *Compañía de Ferrocarriles del Nor-*

te, i aquesta era la que feia funcionar el *Transpirenaico*. Però les locomotores eren d'*Explotación de Ferrocarriles por el Estado*, i així ho deien. I els trens que anaven a Puigcerdà, quan arribaven a Ripoll, treien la màquina de la *Compañía de Ferrocarriles del Norte* i posaven la de l'*Estado*. Encara funcionen, són unes màquines molt bones; a França tenen les mateixes.

L'Estat a partir de 1963 va explotar la línia de Sant Feliu i la d'Olot amb el seu sistema, que consisteix que tot estigui molt ben pintat, però cap millora real.

"A empentes i rodolons"

- Quin grau de desenvolupament havia arribat a tenir llavors el ferrocarril aquí a Catalunya en comparació amb els ferrocarrils europeus?

No es pot comparar gaire perquè era completament diferent. Per exemple, a Suïssa i a Àustria hi ha molts ferrocarrils de via estreta que tenen una vida molt important, i uns altres que els mantenen per interessos turístics, i



estan molt ben subvencionats per l'Estat.

- Com per exemple el que puja a la Jungfrau, a Suïssa.

Això mateix. Suïssa és, com l'hi diria? el paradís dels ferrocarrils perquè hi estan molt ben cuidats. Ara, els preus del bitllet són caríssims. A més, les subvencions de l'Estat són també molt importants. Però, és clar, tenen un tràfic turístic de molta importància.

- Per això els poden mantenir i són eficaços, sobretot per al turisme.

És clar. Aquí, després de la guerra, quan no hi havia gaire transport per carretera, els trens van tenir una puixança. La gent havia de viatjar i l'únic mitjà de transport era el tren. Fins que l'any 1956 van començar a sortir els cotxes "600" i la corba va anar baixant, baixant. Cal tenir en compte que, per una banda, els trens no milloraven, i per una altra no es podien augmentar els sous al personal, perquè no es podia de debò i a més estava prohibit, i com que a tot arreu cobraven més que al tren, és clar, els que podien marxaven. Els bons, principalment, se n'anaven perquè els pagaven bé, sobretot de mecànics dels tallers. Al final, la cosa anava com podia, a "empentes i rodolons".

- I això va passar amb tots aquests ferrocarrils, per exemple, el que anava de Flassà a Palamós, el de Reus a Salou, el de Manresa a Berga i Guardiola...

El primer que van suprimir va ser el Flassà-Palamós. Més ben dit, primer el de Mollerussa a Balaguer, però per una altra causa. Aquell tren havia estat construït per portar la remolatxa a la sucrera de Menàrguens, on hi havia una fàbrica de la *Sociedad General Azucarera*, i d'allí duien el sucre a Mollerussa... Però sí, efectivament, va passar això amb els altres, que van anar continuant.

És clar, quan va incrementar-se el transport per carretera...

- El vehicle particular va con-

RESUM DE L'ESTUDI FET PER MARTÍ PIERA I ESCOFET QUE ES VA PRESENTAR A MADRID UNA MICA ABANS QUE DETERMINESSIN LA SUSPENSIÓ DELS FERROCARRILS

"El ferrocarril, con la transformación que supone el empleo de los medios que las nuevas técnicas ponen a su disposición hoy día está cambiando y modernizándose. Su seguridad y menor vulnerabilidad a las circunstancias climatológicas adversas le permite, a pesar de la competencia de otros medios de transporte, ofrecer unas condiciones económicas dignas de tenerse en cuenta. La característica principal del ferrocarril, que es la disminución del esfuerzo de tracción por su rodadura de acero sobre acero, ventaja que siempre subsistirá, hoy día ha perdido algo de su importancia ya que los demás medios de transporte disponen también de motores eficaces y recursos económicos más elevados que en el ferrocarril. Este mayor gasto influye poco en el total del transporte, pero el ferrocarril tiene la ventaja de poder formar trenes, que pueden transportar grandes cantidades de mercancías o viajeros con un mínimo de personal, y este gasto sí que influye en gran proporción sobre el total. Por otra parte, el ferrocarril se presta al automatismo, porque al estar guiado por la vía representa un sistema con un solo grado de libertad. Modernizados los ferrocarriles de Olot y de

Sant Feliu de Guíxols se podría conseguir una explotación saneada con unos ingresos de 19 millones de pesetas, con unos gastos de 15 millones de pesetas, y un beneficio anual de 3.886.000 pesetas. Para ello se precisaría la inversión de 144 millones de pesetas. Los servicios que estas líneas podrían prestar a la economía nacional, a la ciudad de Girona en forma de servicios de cercanía y a las comarcas respectivas, son tan importantes que sin duda alguna a dichas líneas se les puede aplicar los conceptos que la revista "Ferrocarriles y Tranvías" del mes de noviembre último dedica en su artículo y editorial al tramo recientemente inaugurado del ferrocarril de Navacerrada cuando dice textualmente: "El bien que la vieja línea ha hecho a Madrid y el que va a proporcionarle la nueva no puede medirse por la cuenta de explotación". Es pues un ejemplo sencillo y elocuente del sistema ferroviario que reparte bienestar, riqueza y posibilidades de desarrollo que quedan fuera de su directa participación económica, pero en cuya realización intervienen como fecundo catalizador. En el caso que nos ocupa, aún la cuenta de explotación hablaría en favor de nuestro s ferrocarriles."

tribuir, doncs, a la davallada econòmica del ferrocarril.

Sí, la vida d'aquests trens va anar disminuint. A part d'això, el cost dels materials per al manteniment (tant del coure com de la benzina i de l'electricitat) anava augmentant. A les indústries privades, els sous de la gent també pujaven, i els de la gent dels trens no. Doncs, sabeu què passava? El tren que, per una altra banda, no podia augmentar les tarifes perquè eren tarifes polítiques que no es podien tocar, cada vegada perdia més diners. I aquesta fou la causa que anessin traient tots aquests trens.

- A banda dels problemes econòmics, com influïren en la desaparició d'aquests ferrocarrils les

qüestions com ara la comoditat o la velocitat?

Bé, tot hi és barrejat. Per exemple, l'any 1962 l'Estat va donar uns automotors al ferrocarril d'Olot, i llavors va tenir un renaixement perquè els automotors van fer que el trajecte entre Girona i Olot disminuís de dues hores i mitja a dues, i és clar, era un servei còmode i ràpid. Això, però, va ser només en segons quines línies. En les altres, com ara el ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols, per exemple, hi havia el mateix material que quan es va estrenar i eren bancs de fusta, velocitat reduïda (17 km/hora)... Què va passar? Doncs que la gent va començar a utilitzar uns altres mitjans de transport.

L'ordre de suspensió dels trens d'Olot i de Sant Feliu, signada per un català

De la desaparició d'aquests trens, en va tenir la culpa, no sé si ho haig de dir o no però en fi, en va tenir la culpa precisament un català, en Santiago de Cruilles i de Peratallada, gironí. Aquest senyor va signar l'ordre de suspensió del tren d'Olot i del de Sant Feliu de Guíxols, malgrat que jo havia fet uns treballs demostrant que la situació tenia una solució possible si es feia la unió de les dues línies perquè el tren d'Olot tenia via de metro i el de Sant Feliu de 75.

- Quin embolic amb les amplades diferents de via! De metro, de 0,75, la internacional...

I la de la RENFE. Quatre. El tren de Flassà a Palamós també era de 75 perquè va ser fet a final del segle passat, i en aquells moments a Àustria i Alemanya es felen molts trens d'aquesta mida, per raons econòmiques, perquè s'adaptaven més bé als terrenys i perquè eren més barats.

- Vostè era defensor de l'ample de via estreta.

Bé, per a aquests trens sí. Ara, en el fons no. És a dir, era defensor d'aquests ferrocarrils modernitzats. Evidentment, amb via mètrica i a més elèctrics. (En les circumstàncies d'aquell moment, hi havia trens elèctrics de via mètrica, com els Ferrocarrils Catalans, que anaven a 80 per hora). Ara, si s'hagués pogut fer, el més natural és que s'hagués fet de via internacional des de Ripoll, Olot, Girona i Sant Feliu. I a més, fer la via internacional del tram Barcelona-Vic-Puigcerdà. Bé, de tot Espanya, és clar. Això ha estat un error de fa més d'un segle que encara paguem.

- Com va reaccionar davant l'acord del Consell de Ministres l'any 1969 que va sentenciar a mort els ferrocarrils de via estreta?

Amb un disgust enorme. Jo vaig conduir els dos últims trens: Vaig gular el darrer tren de Sant Feliu de Guíxols i també el darrer

d'Olot. I quan vaig dur la màquina al dipòsit de màquines em van caure les llàgrimes, perquè hi tenia molts records de la meva joventut, de la meva infantesa fins i tot, i vaig pensar: "Bé, ara tot això s'ha acabat". Va ser una llàstima, ... "Tirar per la borda", com diuen en castellà, tots els treballs que havien fet els nostres avis i els nostres pares, fou un disbarat com una casa.

El cas del tren d'aquí -es refereix a la línia Flassà-Palamós- era diferent, passava per la carretera i això no podia continuar, era impossible. Però tant el de Sant Feliu com el d'Olot, com el de Torosa a la Cava...

- Costa d'entendre que la línia hagués de plegar quan donava servei a molts milers d'usuaris.

La Cambra de Comerç i Indústria de Girona va fer un estudi de la possible connexió de les dues línies, això era l'any 64 o 65, abans que tot se n'anés enlaire.

Entre el tren de Sant Feliu i el tren d'Olot donaven servei a una població de 105.000 habitants.

- Com es diu, aquest estudi?

"Estudio correspondiente a la necesidad, subsistencia, conveniente modernización y oportuno enlace de los ferrocarriles de vía estrecha Olot-Girona y Sant Feliu-Girona". Primer es va fer una anàlisi demogràfica i de rendibilitat; després parla de la geografia de l'itinerari, i també hi ha la "Sociología del nuevo tren", (nou tren referint-se a si s'hagués renovat i fet una sola línia). I encara jo havia estudiat, això no està inclòs aquí, perllongar-lo des d'Olot fins a Sant Joan de les Abadesses i per allà on hi ha la via de la RENFE, que també està suprimida, fer que arribés fins a Ripoll, amb la qual cosa la part nord de la província de Girona quedava ben comunicada, mentre que ara pràcticament està incomunicada. Bé, és clar, incomu-



nicada no perquè hi ha les carreteres, però a l'hivern a vegades els autobusos no hi poden circular a causa del glaç, i la gent que de Girona ha d'anar a Ripoll o a Puigcerdà, ha d'anar fins a Granollers i canviar de tren allí. És evident que allò representava una millora que hauria estat realment molt important. I això era el desembre de 1964.

Després de l'estudi diguem-ne social o econòmic, hi ha l'estudi tècnic amb tots els ramals i millores que s'havien de fer, tots els detalls, nombre de passatgers, nombre de treballadors, tot. Aquí el tinc, molt ben estudiat.

- I llavors per què no va servir per a solucionar el problema?

El Director General de *Ferrocarrils*, que era en Santiago de Cruïlles i de Peratallada, va dir que sí, que estava molt bé, però que ho havia de fer una empresa especialitzada en aquestes qüestions. Va dir que coneixia una empresa a París, composta per antics i moderns enginyers de la *SGCF*, que havien fet estudis per tot el món, ... Doncs molt bé. Van venir aquests senyors, cosa que va costar molts diners perquè ho va haver de pagar la Diputació, els ajuntaments i la Cambra de Comerç, i jo vaig estar amb ells contínuament mentre feien l'informe. Veu, jo havia dit que el benefici seria de 3.800.000, ells van trobar 3.200.000. O sigui, que l'estudi que havia fet jo estava ben fet.

L'estudi es va presentar a Madrid, i malgrat tot, al cap d'un quant temps, van enviar l'ordre de suspensió. Van ser uns diners que es van malgastar.

"No en queda res ara"

- De tots els itineraris d'aquella xarxa de ferrocarril, què en queda ara?

Res, no en queda res. Alguns edificis, uns altres ja han estat tirats a terra i l'estat s'ha anat venent els terrenys, perquè com que tota la concessió era "*sin garantía de interés para el Estado*" durant 98 anys, això significava que quan acabava la concessió, els

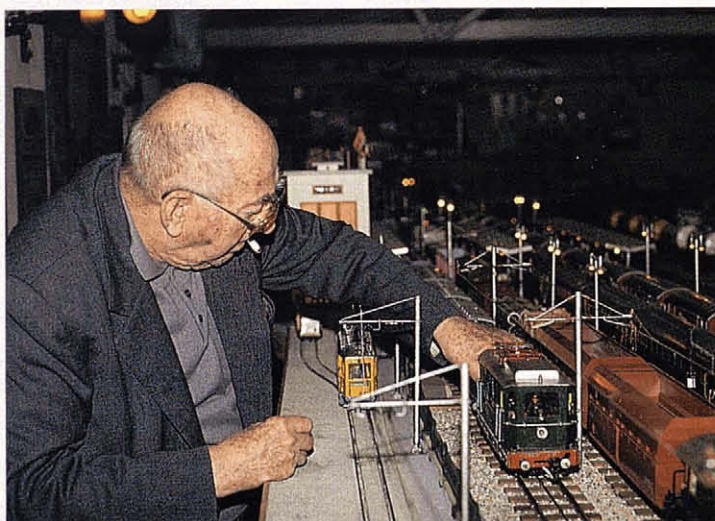
UNA COMPLEXA XARXA FERROVIÀRIA D'AMPLE INTERNACIONAL A CASA SEVA

L'any 1968, Martí Piera va començar la construcció d'una infraestructura ferroviària E: 1/32 (VIA-I) que a hores d'ara abasta una superfície de 100 m² i suporta una xarxa de 120 m de via de 45 mm d'amplada, és a dir, que correspon en escala a l'ample internacional. L'itinerari inclou dos traçats: un d'interior de doble via i un altre d'exterior electrificat amb línia catenària que permet agafar corrent a les tres locomotores que disposen de pantògraf. Del total de 13 models de màquines diferents que té, n'hi ha una que funciona a vapor de la combustió d'alcohol.

La instal·lació duu incorporat el corresponent pas a nivell, tots els mitjans de senyalització i, naturalment, els edificis annexos, a més d'un túnel pel qual discorre un dels traçats. La xarxa permet el trànsit

de quatre trens simultàniament que circulen a una velocitat equivalent a 100 km/h i més de 200 km/h quan en Martí Piera incorpora l'alta velocitat, mitjançant un sistema integrat que li permet articular automàticament totes les peces mòbils des d'una estació central de comandament. La xarxa total inclou un tramvia que recorre el tram des de l'estació de passatgers fins a un funicular.

Tot gaudint d'aquesta complexa instal·lació, -és un goig contemplar la circulació de trens antics i moderns alhora, somni real a casa del senyor Piera-, un no pot quedar més que gratament sorprès de recuperar un xic l'encís del passat, i complagut de veure barrejats, de la mà del nostre personatge, aspectes del primer i l'últim decenni d'aquest segle XX, en què la tècnica ha de permetre'ns avenços encara insospitats.



terrenys havien de passar al patrimoni de l'Estat. Com que aquests trens van plegar quan encara no s'havia acabat la concessió, van fer un "expediente de caducidad", que en diuen, i van passar a l'Estat. I la gent interessada a comprar els terrenys dels ferrocarrils, els ha comprat, i ja està. No en queda res.

- Malgrat tot hi hagueren trens que van superar la desfeta i mai no deixaren de prestar servei, com ara el de Sarrià i els Catalans, els que van a Manresa i a Igualada. Per cert que Ferrocarrils de Catalunya va ser l'única companyia que va nèixer amb vocació de connectar amb l'altra banda dels Pirineus.

Sí. Mister Pearson va fundar Ferrocarriles de Cataluña amb via internacional i la seva idea era que sortís de Terrassa, anar continuant amunt fins arribar a la frontera i connectar amb França. Però Pearson va morir en el *Louisitania*, el vaixell que va ser torpedejat i que es va enfonsar, i tot va acabar. Va ser una llàstima, perquè era un home amb una capacitat extraordinària i un gran financer.

L'ample internacional de via, una necessitat absoluta

- Martí Piera està d'acord amb la política que duu a terme actualment el govern de la Generalitat, concretament pel que fa a l'ample internacional. Què en pensa vos-tè, del TGV francès o del futur TAV (tren d'alta velocitat) aquí a Espanya?

Bé, és molt delicat parlar d'això perquè aquí hi ha moltes coses polítiques. Em fa por la lluita política que hi haurà per travessar comarques. Hi ha gent capacitada, però, que sabrà trobar les solucions més adients.

Crec que el primer que calia era fer-lo anar de la frontera a Barcelona. En canvi, aquests senyors de Madrid primer han volgut fer Madrid-Sevilla, la qual cosa és una enorme animalada perquè no servirà.

- Potser hi ha hagut convenièn-



cies tècniques o de l'Estat que aconsellaven de començar per aquest itinerari... En qualsevol cas és una qüestió de necessitat independentment del millor traçat.

Sí, exacte, necessitat absoluta. Fa sis o set anys hi va haver a Barcelona un congrés de directors de ports del Mediterrani. Hi van assistir el president, o directors, dels ports de Marsella, de Gènova, i de Barcelona naturalment, i no sé si algun altre. El director del port de Marsella va dir que el port de Barcelona mai no podria fer la competència al de Marsella i al de Gènova perquè no tenia la via internacional. Deia que per als vaixells és una despesa enorme travessar el golf de Lleó per anar a Marsella o Gènova, perquè aquest golf quasi sempre té mar grossa, i això resulta molt car. Si els vaixells que entren al Mediterrani poguessin desembarcar a Barcelona, i per tant portar la mercaderia a Europa per ferrocarril, s'estalviarien el golf".

- I a la seva època activa, ja es parlava d'aquesta necessitat?

Sí senyor, se n'havia parlat moltes vegades. L'any 1913 les companyies de MZA (*Compañía de Ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante*) y Norte ja van fer un estudi sobre la possible transformació de l'ample de via, o sigui, abans de la primera guerra europea, quan el desenvolupament de la RENFE era molt més petit i quan, per tant, hauria estat molt més econòmic poder-ho fer. Van arribar a la conclusió

que allò havia de valer, ja no recordo la quantitat, i en vista d'això es va deixar córrer.

- Però no sempre es va deixar córrer pel motiu de la despesa econòmica.

No, no. Unes altres vegades es va deixar córrer per motius polítics. Concretament, quan jo estudiava per a enginyer, l'any 1928 vam visitar les obres que s'estaven fent a la plaça de Catalunya, l'estació que ara han hagut d'arreglar. Ens va acompanyar en Fernando Reyes, que era el delegat de l'estat de la Companyia del Nord a Barcelona. Aquest senyor era un gran ferroviari i un home d'una visió extraordinària, i havia fet el projecte de passar la línia Barcelona-Vic-Ripoll-Puigcerdà a via internacional parant els trens només 24 hores. I això ens ho va explicar ell, com ho havia pensat, perquè en aquells moments també s'estava construint el metro transversal, que és amb via espanyola, però ell proposava que s'hi posés un tercer carril perquè si es fes això de Puigcerdà, els trens de mercaderies que poguessin anar al port franc, a la nit, podrien passar pel metro. Naturalment, no es va fer ni una cosa ni l'altra.

L'enginyer Martí Piera no es peneix gens ni mica de la seva trajectòria professional, encara que troba "una llàstima haver perdut tant de temps i tants esforços".

Em reitera la seva preocupació per la implantació de l'alta velocitat que ha d'obeir a una convicció plena i exigeix una perfecció absoluta. "No hi ha termes mitjans - diu -, ja fa més de nou anys que funcionen a França sense cap problema".

Desitja que els ferrocarrils espanyols arribin a ser com els francesos que "són els millors del món".

J.G.B. □