

8 ABRIL 1891

ARRIBADA DEL PRIMER TREN A MÓRA LA NOVA

Per Lluís Perpinyà i Castellà

Data sortosa, entusiasta pel nostre poble. Amb aquell fet extraordinari marcava la futura història, la nostra manera de ser, diferent dels pobles que ens envoltaven; seria allò que el caracteritzava ja que el percentatge molt important de població treballava i vivia del ferrocarril, naixent una nova classe social que se n'hi digué "*Carrilaires*". Eren propis fills del poble i gent diversa que venia de qui sap on, destinada a les tasques ferroviàries. Arribaven amb llurs famílies i convivia junt amb la població autòctona donant aquell to diferent que feren del nostre poble, un recull al·luvial, com de terres del riu, marcant les costums, els vicis i virtuts socials.

LA NOVA FORÇA: EL VAPOR D'AIGUA

La causa profunda d'aquell fet singular fou el Vapor, un ferm impuls naixent en mig del segle passat que se'n digué "*El segle del maquinisme*", perquè és la màquina que substitueix l'home o la mula en les més variades formes de transport. I el vapor aportà aquella força quasi il·limitada, en els grans transports.

Circumscriuint-nos al terrestre, direm que fou un home singular, un rellotger, Jordi Stphenson qui encertà la manera d'acceptar la força del vapor d'aigua al transport sobre vies fèrries en la seva aplicació immediata: l'extracció del carbó de les mines. Però aquell invent que semblava una senzillesa, aviat prengué vols internacionals i els governs dels països civilitzats posaren la seva voluntat al nou invent perquè veien que qui dominés l'aplicació d'aquella força naixent al transport terrestre dominaria la riquesa i el poder

EL RESSÓ

Anglaterra, com a inventora d'aquell mitjà de transport inicià el primer ferrocarril Manchester-Liverpool l'any 1830. Decideix deixar les mans lliures als homes de profit. Que aquell negoci l'explotessin les empreses privades, segons les pròpies regles. No hi havia traves de cap mena.

França inaugurarà el River de Gier, el 1832. Totes les explotacions són

a càrrec de l'Estat. Les companyies privades igualment tiren les línies i exploten el ferrocarril.

Bèlgica construeix Brusel·les-les-Molines el 1835. Tot és estatal. Alemanya els inaugura, amb explotació mixta, però majoritàriament d'accions estatals, igual que Rússia.

Els Estats Units d'Amèrica, per la seva extensió, va usar tots els sistemes de construcció i explotació, segons les circumstàncies.

Tots els països europeus acordaren unificar l'ample de via que va ser de 1.435 mm, excepte Rússia, Espanya i Portugal que acordaren optar per 1.676 mm. Com es tracta d'un error històric de moltes repercussions econòmiques i socials, hi dedicarem l'espai corresponent.

L'AMPLE DE VIA ESPANYOL

El govern nostre tenia, com els demés europeus, un problema gros damunt la taula, amb la doble vessant. Com seria finançada una obra de tals proporcions, i quin ample de via seria l'oportú per tirar endavant un pla de tanta projecció social i econòmica. Va fer allò que calia sotmetre la decissió a una Comissió de Tècnics integrada per l'Inspector General Joan Subercaser, l'enginyer primer Calixto Santa Cruz i l'enginyer primer Josep Subercaser. Porta data del 2 novembre de 1844. Del context es treu la impressió que el ferrocarril és un negoci fabulós. Bona part de l'estudi és la preocupació econòmica sobre el repartiment de guanys. Un sentit primari de l'economia optimista, ben fonamentada si ens traslладem al temps en què va ser escrit, mitjans del segle XIX, quan encara tota l'economia de transports es basava en el llom de la mula i pels viatges s'usava la diligència.

En relació a l'ample de via, escriu la comissió:

"El ancho de vía generalmente empleado en muchas partes es de cinco pies i dieciséis centésimas; pero, en un país Virgen donde se empieza a establecer un sistema de caminos de hierro, debe adoptarse una anchura que permita comunicar con toda rapidez y seguridad que pueda observarse con las últimas perfecciones que han recibido las locomotoras. Para este efecto conviene aumentar el ancho de las vías y esta es una tendencia que generalmente se observa en el día (...) Nosotros hemos adoptado seis pies porque sin adoptar considerablemente los gastos de establecimiento del camino, permite locomotoras de dimensiones suficientes para producir en un tiempo dado la cantidad de vapor suficiente para obtener con la misma carga una velocidad mayor (...). Sin disminuir la estabilidad, se puede hacer mayor diámetro de las ruedas, lo que también conduce a aumentar la velocidad".

S'ha dit amb insistència que fou una pressió militar per allò de que en poc temps havíem tingut dues invasions, la napoleònica i *"Los cien hijos de San Luis"*. És ben cert que la Comissió oblidà que també erem europeus, i creariem nous Pirineus al impedir que aquell mitjà formidable de

comunicació penetrés al nostre sòl. Un error històric que ara volem esmenar! A quin preu?

En quan a la construcció i explotació, la Comissió recomanaria que fos l'Estat a fi que aquella fabulosa font de riquesa anés a passar a les arqués públiques a fi de que revertís equitativament entre la massa. No obstant, admet que regularment seria un premi industrial als constructors que ho portessin a terme com a capital privat amb la seva responsabilitat.

El Govern, que no tenia mitjans propis, optà per fer concessions a les Companyies particulars.

VISIÓ ECONÒMICA

Reflexa l'esperit de l'època, quan es surt d'una situació d'angoixa on els desplaçaments en general es troben comprimits per les limitacions dels mitjans de comunicació que l'home disposa. De cop apareix una nova força, el vapor, que posa en funcionament vaixells i trens. De seguida es pensa en la riquesa que allò pot representar per la societat. Els savis que integraren la Comissió Estatal ho explicaren en paraules vives al document que deixaren com a testament d'un moment històric, i digueren:

"Desde la extensión que ha tomado este género de comunicaciones en algunos países, y el ardor con que se ha acogido a los otros, ha hecho prever que pueda llegar un día en que, reducidos a nulidad los demás medios de conducción, ejerzan los caminos de hierro y sus compañías de monopolio sobre un objeto tan importante y vital como es el transporte en todas las personas y mercancías del país".

Això vol dir que era un problema estatal debatut a tots els estaments, incloent-hi naturalment la premsa. La comissió no s'atreveix a donar una norma general:

"Debe decidirse por las circunstancias de cada país".

Una vegada arribats a aquesta sàvia conclusió, va l'explosió sentimental en favor de l'explosió estatal. Creuen honradament que el benefici del ferrocarril és un negoci fabulós i aquest no pot constituir un motiu d'enriquiment d'uns pocs en perjudici de tota la massa social que és el mateix Estat i la gent que l'integra.

Ben cert que anaven molt equivocats en relació a la font de riquesa fabulosa que havia de ser el ferrocarril, com es pot veure en la perspectiva del temps. Per l'Estat no és una font de riquesa sinó més aviat una despesa anual de proporcions considerables que han de cobrir els pressupostos estatals.

En aquell moment històric de la construcció del ferrocarril a Catalunya, van néixer diverses companyies particulars que és fongueren en una sola companyia: Tarragona, Barcelona, França (T.B.F.) i per la part interior del nostre poble arribarà el Camí de Ferro des de Saragossa, sota la denominació de Cía Madrid, Zaragoza, Alicante (M.Z.A.)

EL FERROCARRIL A ESPANYA

Va ser el novè país d'Europa que va decidir-se pel ferrocarril de vapor com a mitjà de transport terrestre.

La primera línia fèrria construïda va ser la de Barcelona - Mataró (28 Km) que va despertar l'entusiasme del poble, gràcies principalment al patrici Miquel Biada, el 28 d'octubre de 1848. Va conduir la locomotora el propi Stephenson entre els aplaudiments del poble en tot el recorregut que va durar menys d'una hora. El traçat senzill, un túnel i el pont sobre el riu Besós. Va seguir el tram de Madrid-Aranjuez l'any 1851. Les línies es van anar multiplicant per tot el sòl espanyol. Per la difícil topografia, és, després de Suïssa, la de més obres d'enginyeria d'Europa.

EL FERROCARRIL A CATALUNYA

Centrant-nos a Catalunya i més encara en la línia Barcelona - Molins de Rei que és la que havia de dirigir-se al nostre poble, direm que hi ha una entesa en el món capitalista d'unificació d'esforços i es fonen les companyies existents en una de sola. Neix la companyia de ferrocarrils T.B.F. l'any 1875, dintre de la mateixa Barcelona va obrir-se la via d'enllaç pel carrer d'Aragó.

Ja en més amples aspiracions hi hagué un conveni entre la T.B.F. i la M.Z.A. que fou signat a Madrid l'any 1891 davant el Notari Garcia Las-tra, prèvia la construcció en tres anys de la línia Valladolid - Ariza a compte de M.Z.A. i el tram Reus - Puebla de Híjar a càrrec de T.B.F. Amb aquest acord T.B.F. rebia un ajut financer de trenta milions de pessetes per l'obra esmentada. Era un primer pas per arribar a una fusió de totes dues companyies i a l'explotació conjunta de la línia Reus - Saragossa. El dia 18 d'abril de 1891, amb la unió de Reus i Móra la Nova, arribarà el tren al nostre poble.

Però seguim com van encadenar-se els esdeveniments, perdent pes específic la rama catalana. La Cia. T.B.F. suspengué pagaments el 28 de desembre de 1897, a causa del dèficit progressiu de l'explotació. El creditor principal fou M.Z.A., amb els trenta milions esmentats, que foren deixats amb garantia hipotecària sobre el valor de l'actiu de la companyia -uns dos-cents cinquanta milions-. Aquella suspensió de pagaments beneficià M.Z.A. amb condicions avantatjoses. Comprà a Borsa les accions de T.B.F. Les obligacions foren canviades, tres de T.B.F. per dues de M.Z.A. El dia 8 d'abril de 1898 arribà la fusió definitiva.

La M.Z.A. va ser autoritzada per decret de 26 de gener de 1857. Tenia origen francès i era dominada per la família Rothschild. Va iniciar-se amb la línia Madrid - Saragossa i a Alacant, quan obtingué les línies de T.B.F., va passar a explotar-les independentment amb el nom de Xarxa Catalana, fins a l'any 1925.

EDUARD MARISTANY I GIBERT

Encara que sigui succintament, cal que parlem d'aquest home, que fou important pel pas del ferrocarril pel nostre poble. Ingressà a T.B.F. el 1885 i era net de Manuel Gibert, president de la companyia Barcelona - Mataró. Fou destinat per l'empresa a la construcció del túnel de l'Argentera. Ho feu amb gran professionalitat i l'enllestí en set anys. Utilitzà maquinària moltes vegades dissenyada per ell mateix. Ens lligà una obra monumental en sis volums, *"El túnel de l'Argentera"* on explica les vicissituds i les peripècies de la construcció. A més ens adjunta un nombre impressionant de fotografies d'un gran valor històric.

El 1893 es nomenat enginyer en cap de vies i obres i assistí a les negociacions encaminades a la fusió de la T.B.F. amb la M.Z.A. Com que anà de la nova estructura ferroviària, l'any 1908 fou nomenat director general. Se li concedí el títol de Marqués de l'Argentera. Cal reconèixer que la xarxa catalana de M.Z.A. fou una de les millors dotades del país i de l'estranger.

CAMINS DE FERRO

Un nom que defineix tot un món nou, diferent d'aquell camí de ferradura o amb roderes de carro. Tota una tècnica que havia de revolucionar la humanitat fent-la passar de la tracció de sang a la de vapor. Per això s'havien de canviar els camins, fer-los de ferro, igualment que per salvar muntanyes o rius s'havien d'obrir túnels o construir ponts. No valia, com els rucs o mules que a bast s'havien d'empinar per les muntanyes o en tot cas construir un mal camí per transitar un carro o tartana o diligència. El nou transport necessitava camins de ferro.

Pel nostre cas, aquests camins ens havien d'arribar al poble o des de Reus o des de Saragossa. Poble de Hajar va ser el compromís que va contreure la Cia. T.B.F. El tren ens arribà per primera vegada des de Reus. Benaventurat !

Però parlem del traçat que ens interessa, Reus - Móra la Nova. Un home que ja hem nomenat va ser l'artífex de l'obra, en Maristany, que corrent per aquelles muntanyes muntat a cavall -diu la tradició que era blanc- va anar cercant els llocs més adients perquè la via progressés. Va haver de salvar un escull formidable, el pas de la Conca de l'Ebre a la mediterrània. Foradar la muntanya des de l'Argentera al Pradell va ser un treball que durà set anys de suors i fatigues; però l'obra fou acabada i el camí de ferro traspassà la formidable serralada. Tots dos pobles es donaren la mà, allò que vol dir que Reus i Móra la Nova quedaran unides pel cordó que mai més no s'ha trencat i que avui sens de progrés, velocitat i canvi d'amplada de via, volen millorar el servei del ferrocarril. Maristany va triomfar !

L'EMPLAÇAMENT DE L'ESTACIÓ DE MÓRA LA NOVA

Tot costa suors i aquella estació que avui veiem tan maca, tan gran, tan proporcionada, va costar rius d'esforços i diners als nostres avantpassats, perquè l'emplaçament, el traçat del camí de ferro, per on podria passar, ens el disputaven els pobles de la rodalia. Curiosament en d'altres indrets, els propietaris locals es posaren en contra del ferrocarril per la creença molt aferriçada de que el fum de la màquines malmetria els conreus de la terra.

Pobles com Garcia, Molar, Móra d'Ebre, Vinebre, Torre de l'Espanyol, La Figuera, Lloar i d'altres, dirigiren una instància al seu moment a la Junta de Govern dels Ferrocarrils de la Tarragona a Barcelona i França demanant la construcció d'una estació i raonaren: *"Podria ser el natural conducte per on aquestes poblacions es comunicarien amb els mercats de la regió i per on s'exportarien els veïns, les ametlles, l'oli, etc. També serviria l'esmentada estació per a importar el blat d'Aragó directament, i el de Rússia mitjançant el mercat de Reus, per ser distribuït pels pobles veïns"...*

Davant aquella competència d'oferir cada poble allò que tenia, per rebre els beneficis del ferrocarril, Móra la Nova igualment feu allò que millor sabé, lluitar i oferir el que podia i tenia, que era un element valuós i natural al seu favor: la seva posició topogràfica. Estar a l'Esquerra del riu i en el centre d'una vallada que li oferia agermanar tot aquell territori que geològicament té un nom: *"Cubeta de Móra"*, un enllaç natural entre tres comarques: Terra Alta, Ribera i Priorat.

CESSIÓ GRATUITA DELS TERRENYS

Tal com va aparèixer al bell mig dels ferrocarrils catalans un home excepcional, Maristany, que fou distingit per la Corona amb el títol de Marqués, al poble hi vivia un dels seus fills de llarga nissaga, el seu avi va ser el primer alcalde constitucional, en Joaquim Nolla i Ferrer, tan ric, que podia recórrer mig terme sempre trepitjant territori de la seva propietat, amb car-rera universitària, era advocat, i amb tanta prestància que les seves mans era l'ajuda de quans trucaren a la seva porta. De llarga estatura, barba respectable, somriure afable i pròdig fins a l'abús. Aquell home es trobà en mig de la seva força, intel·ligència i preparació, envoltat en tan considerable problema i parlà de tu a tu amb Maristany. Examinaren serenament el pas del camí de ferro, on s'emplaçaria una Estació de primera classe que havia d'ésser el respir de les locomotores procedents de Barcelona que serien canviades per continuar fins a Saragossa. Per tant, calia un dipòsit de màquines, allò que vol dir un espai ample i generós per donar cabuda a tanta instal·lació. Però per a obtenir tot això el tren havia de fer una marrada de cinc quilòmetres. A més s'havia de foradar el túnel de Darmós, tot despeses importants. Els homes discutiren serenament. Maristany demanava una compensació. Un sacrifici del poble, que cedís gratuïtament els terrenys. En una de les seves al·lucions en defensa d'aquella

posició, digué Nolla: "*Si no fem aquest sacrifici no sentirem ni el xiulet de les màquines*". El camí de ferro, al deixar l'Ebre havia de seguir riu Ciurana amunt.

El poble digué que sí. Els dos polítics trobaren la solució. La Companyia prestaria a l'Ajuntament els diners que pagarien als propietaris dels terrenys el valor convingut. Aquest signaria un paper ben simple, on constaria que cedia gratuïtament i lliure de càrregues els terrenys a la Companyia. Durant cinc anys el sofert contribuent anà fent efectiu el repartiment que aquella despesa representava. Un empleat de la Companyia acudia com un recaptador més a recollir la part de diners prestats a l'Ajuntament, durant cinc anys. Així va contribuir el poble amb els seus estalvis a l'Estació de que tant hem presumit les generacions següents, poguessin sentir l'orgull de les coses ben fetes per aquells familiars que ens precediren en la vida del poble.

PICABARALLA PEL NOM DE L'ESTACIÓ

L'Ajuntament de Móra d'Ebre, en sessió pública, acordà trametre una sol·licitud a la Direcció de la Companyia, en el sentit que igualment constes el seu nom a l'Estació, com era ben freqüent en d'altres casos (Marçà - Falset). Es tractava d'un poble més important, petició que fou atesa. Quan aparegué aquell rètol, el poble sencer, capitanejat per Nolla, es dirigí a l'estació disposat a cremar-ho tot, a trencar el que fos, a fer estralls. El cap d'estació es dia Salvador Cucurull, home intel·ligent que de Móra la Nova passa directament a Barcelona, es posà en contacte immediatament amb la direcció de la Companyia, per a defensar els drets de la gent amotinada i la raó que l'assistia perquè havien fet un gran sacrifici econòmic i ara se'ls arrabassava allò que en certa forma consideraven un patrimoni col·lectiu del poble. Cucurull parlamentà amb Nolla, i li demanà una treva. Obtingut el corresponent permís de les autoritats pertinents, sortí en mig del públic que esperava la decissió, i amb una brotxa esborrà el nom de Móra d'Ebre en mig de grans aplaudiments i visques. Així quedà enllestida una qüestió tan punyent, gràcies a la perícia de dos homes: Cucurull i Nolla.

REPERCUSIONS ECONÒMIQUES DE L'ARRIBADA DEL FERRO-CARRIL A MÓRA LA NOVA

Es tractava d'una font de riquesa inqüestionable i que havia de canviar la mentalitat de la gent. Cada dia arribava roba nova. No era l'aïllament dels vells temps amb una diligència o carro, que portaven les notícies tardanes, que no tocaven diners vius i sonants, sinó de collita en collita.

Es formà una nova classe social que se'ls hi digué "*carrilaires*" per allò que treballaven "*al carril*". Empleats que anaven i venien de Barcelona o Saragossa amb notícies fresques i que cada cap de mes cobraven, tan si

plovía com si feia sol. Les noies de la vila procuraven unir-se amb els ferroviaris, que eren la seguretat.

És interessant constatar la immigració que visqué el poble amb motiu del ferrocarril. Trobem una interessant Estadística del cens de població molt clarificadora:

1842	698	habitants
1857	1.054	"
1887	1.345	"
1890	1.865	"

En mig segle quasi es triplicà la població. Segons notícies arribades per tradició, era gent aragonesa i també de pobles del voltant, que, en trobar treball a l'estació, abandonaren els seus respectius municipis i s'instal·laren a Móra la Nova

També sofriren canvis les comunicacions per altres mitjans, carros, tartanes, cotxes de cavalls. Reus, si era important en anterior temps per la comarca i el poble en particular, va créixer en trobar un enllaç tan fàcil i amb tants trens al dia.

Tots els pobles de la rodalia adoptaren els seus correus als horaris del ferrocarril. Un gest formidable perquè les vies del progrés penetressin a la nostra societat.



MÓRA LA NOVA
ESTACIÓ DEL FERROCARRIL A PRINCIPIS DE SEGLE