

# Catalunya i el FFCC

## Història agredolça de les relacions de Catalunya i Espanya sobre el tema del FFCC

*¿Perdrà Catalunya el tren del futur?*

### SUMARI

Introducció a la xerrada.

Enllaç amb la història de la Descoberta de Amèrica

Historia del FFCC. Cronologia mundial i espanyola

Desenvolupaments a Espanya

Ampliació a l'època franquista

Destrucció del teixit industrial de Catalunya

Projectes amb participació de la CEE

L'Ave d'Andalusia

Rodalies de Madrid

L'Ave de la frontera francesa. Errades de disseny. Fallides i desperfectes. Cost desmesurat. Falta de sincronització d'obres.

Eix València – Barcelona frontera. Raons del retard

Pla de alta velocitat de Espanya. Consum de recursos econòmics

Pla director de la CEE. Eixos d'interès prioritari

Necessitat econòmica i estratègica de Espanya

Interpretació espanyola

Posició de França.

Posició de Itàlia.

Grau d'execució a 2010.

### CONCLUSIONS

Sortida de la crisi

Estratègia econòmica de Espanya

Enllaços futurs amb Marroc

Suggerències.

---

---

*Introducció a la xerrada.*

Agraït a Joaquim. Surt com continuació de la interferència de España sobre Catalunya.

Descoberta de Amèrica – Guerra de independència – Final del bloqueig – catalans a Amèrica. Veurem la influència.

*Historia del FFCC*

1825 Stockton Darlington  
1825 Amplada internacional 4 peus 8,5 polsades = carro romà = 1435 cm.  
1829 Liverpool-Manchester  
1830 Baltimore  
1831 Canadà  
1832 Lyon-St Etienne I Àustria  
1835 Bèlgica I Nüremberg Furth  
1837 Berlin Postdam I Wien – Wagram, Petersburg .  
1838 .....  
1839 Holanda – Nàpols Portici  
1846 Polònia  
1847 Suècia y DK

1848 ESPANYA

1854 Noruega  
1856 Portugal

#### *Desenvolupaments a Espanya*

1830 es demana el Jerez-Portal  
1830 Bilbao Valmaseda  
1832 Tarragona – Reus  
1833 Mort de Fernando VII i guerra carlista  
1840 Final de guerra carlista  
1843 Bombardeig de Barcelona  
1843 Primera llei sobre FFCC i ampla de via a 6 **pies castellanos 1671 cm-**  
**1848 Pla estratègic i FFCC Mataró Barcelona (Portugal, Irún, Cadis Alacant)**  
**1851 Madrid Aranjuez ( Marquès de Salamanca)**  
1852 Creació del Ministerio de Fomento  
1852 FFCC Langreo  
1854 Granollers  
1854 Molins de Rei  
Posterior Xàtiva al Grao de València  
1855 Sabadell –  
1859 Manresa  
etc.

Línies sortida de Madrid amb finançament del Estat  
Marquès de Salamanca es fa amb la MZA. Arribada a Saragossa 1863 i enllaç amb  
BCN – Lleida (Nord)  
Xarxa Catalana.  
Els directes de Gumà. 1883 arribà a Valls  
Enfonsament de la Cia. Fusió amb TBF  
MZA fusió amb TBF 1891. Pacte amb Nord en el Almansa-Valencia-Tarragona

Autonomia de Xarxa catalana però ja no es construeix res més.

ASFIXIA de Madrid envers Catalunya

Els FFCC transfronterers:

Toulouse – St. Giron- Lleida. Comença a dissenyar-se en 1885.  
FFCC de Canfranc la impugna. Però Lleida Balaguer 1924.

Segon túnel a Garraf.

Canfranc : s'acaba 1933 trajecte València-Canfranc.

Ripoll-Puigcerdà: 1922 i electrificació 1929

Experiència Vasca: FFCC Vascongados s'acaben totalment 1901. Electrificació 1920's  
i línia a Estella.

VIA ESTRETA : Xarxa catalans 1881

TREN DE SARRIÀ 1863, Electrificació i ample internacional 1902.  
FFCC de Catalunya : 1922 Terrassa. 1935 Sabadell Rambla.

Manca de inversions.

1<sup>a</sup> Guerra Mundial. L'age d'or

Depressió.

Control del ESTAT a companyies en fallida.

CONSTRUCCIÓ DE MATERIAL:

La Maquinista

Girona-Macosa

Babcock Wilcox

Naval

Euskalduna

Fèlix Boix I Maristany presidents de Nord I MZA

CAMBÓ Ministre de Foment 1918. Bons projectes

PRIMO DE RIVERA. Gran enemic de Catalunya. però impulsa el ESTATUTO DE  
1924:

Electrificació a Ripoll- Manresa-Puigcerdà i tutela per el ESTADO

Arribada del tren a Plaça Catalunya. Metro de BCN i Expo

Autarquia en material ferroviari. Gran sort per las Cias.

Primo de Rivera + Conde de Guadalorce = Plan de 1926.

Disseny de noves línies : Enllaç de Madrid. – Sant Gaudens – Lleida- Teruel- Albacete-  
Linares

Soria – Castejon... Santander Mediterráneo

Cuenca – Utiel  
Àvila Salamanca

## **REPUBLICA**

### **guerra I DESTRUCCIÓ**

## **FRANCO**

Mortal per Catalunya, però no per FFCC:

Part positiva

Alcanyís – Tortosa  
Acaba Pobla de Segur- Lleida  
Soterrament de la Meridiana  
El carrer Aragó  
Estació de Sants  
ELECTRIFICACIÓ quasi total  
Material modern  
Duplicació de vies. (Girona i frontera)

Part negativa. Tancament de la xarxa de vía estreta de Girona

### *EPOCA NEGRA DEL FFCC a Catalunya. La democràcia.*

Manca de Inversió en Xarxa principal  
Abandó de FEVE i cessió a FFCC Generalitat  
Tancament de Tortosa – Alcanyís  
Abandó a Lleida Pobla de Segur  
Tancament Roda-Reus  
Prioritat absoluta a xarxa rodalies de Madrid  
Dissortada experiència del metro de Barcelona. Manca de finançament

BARCELONA OLÍMPICA. No s'inaugura ni un Km de metro.

### *TEIXIT INDUSTRIAL amb relació amb el FFCC. Evolució.*

Fusió (tancament ) de MACOSA.  
Venda de Maquinista  
Potenciació de Siemens Cornellà

La part del lleó de construcció ferroviària la replega CAF. Alstom-Maquinista fa el que pot.

## **AVE**

De la reforma de Despeñaperros a AVE.

Expo de Sevilla com leitmotiv

Finançament ocult de PSOE. Convolut

Ignora Madrid Barcelona com nuclis de atracció de tràfic. Població afectada:

6 mill. Madrid + 5 mill. Catalunya + 1 Saragossa + 0,2 Calataiud i Guadalajara = 12 mill persones ( 26% total de població espanyola))

Finançament FEDER per Sevilla – Madrid

Implicació política

Complicació tecnològica Siemens-Alstom. Extra cost -- ¿Qui paga?

20 anys en la variant de València-Barcelona convencional. Més que a apertura de la línia en 1860.

Desinversió i abandó de rodalies – línies secundaries (Manresa-Lleida ), Mataró – Girona

Resultats econòmics. Gran èxit. Perfil de usuaris Efecte de l'abandó de connexions convencionals

.

## **AVE Madrid – Barcelona – Frontera**

### **Error de concepció**

Disseny totalment pensat per anar de Madrid a províncies.

Ignora aeroport de Barajas, Saragossa, Reus, Prat i Girona.

TGV sense connexions de avió perd quasi 30% de potencial

Construcció accelerada, qualitat dubtosa ( Aragó , Montblanc, Esvoranc, pas per Girona

Accessos a Lleida i Saragossa indescriptibles

Afer IBERIA

Afer aeroport de Barcelona

Afer Reus i Camp de Tarragona

Afer aeroport de Girona i estació regional

Afer estació de Figueres. Lluny de centre urbà.

Afer estació de Sagrera. Finançament

Discussions per traçat al pas per Barcelona. Sagrada Família. Manca estació a Passeig de Gràcia.

Tarifes escandaloses.

Manca de connexió amb xarxa francesa de alta velocitat. Competència de Paris per tràfics origen Sur de França

Tràfic mixta. ¿Es una errada? o un remei d'emergència?

Cost elevat per fallides, experiments amb ERMTS, disseny a 350 km/hr. que no s'assoliran en temps propers.

Atribució a inversions de Catalunya en detriment d'altres obres.

No s'ha fet la estació de Prat de Llobregat i connexió amb aeroport de Prat o terminal 1  
Manca d'acabat de la obra en accessos a Sants.  
Improvissació en apertura connexió internacional

## **EIX BARCELONA – VALÈNCIA**

Manca de voluntat política a València  
Manca de inversions  
Deixa Tortosa sense enllaç directe  
No s'ha planificat en ample internacional  
**Indefinició** al pas per Camp de Tarragona  
Dues estacions molt properes (Aeroport de Reus i Camp de Tarragona )  
Manca de accessos secundaris amb Tarragona-Reus-Salou-Cambrils-Valls  
Petroquímica-Port Aventura  
Absència de accés de gran capacitat entre Tarragona – Barcelona - /Castellbisbal ).  
Desdoblament.

## **PLA D'ALTA VELOCITAT A ESPAÑA**

Projectes faraònics derivats de la època Aznar  
Extensió a Màlaga i Toledo ja operatives  
AVE a Valladolid– Gijón – Santander – Y vasca – Irún  
Medina del Campo – Zamora – Orense – Santiago – Corunya – Vigo - Oporto  
Cuenca i València  
Albacete i Alacant – Múrcia i extensió Almería  
Màlaga I extensió a Granada  
Càceres – Badajoz – Lisboa  
Saragossa a Teruel i Osca

Perill de deixar la xarxa descompensada per la crisi financera  
Absorció d'una quantitat de recursos ingents  
Poca ma d'obra directa. No apropiat per sortida de la crisi.

**DEIXARÀ A CATALUNYA SENSE FINANCIACIÓ** estatal

Després de les autovies, FFCC d'alta velocitat subvencionats.

Si s'aplica el pla de ALTA VELOCITAT no quedaran diners per infraestructures productives.

# **PLA DIRECTOR DE LA CEE**

Eixos de interès europeu i amb finançament total o parcial.

Exemple:

Pont de l'estret de Messina

Enllaç Torí – Lyon

Xarxa polaca

Enllaç Rotterdam – Ruhr per mercaderies (operatiu)

TGV est Paris-Estrasburg-Stuttgart-Munchen- Wien

Enllaç Suecia-Dinamarca

Enllaç Dinamarca-alemanya per Puttgarden

Eix de mercaderies Algeciras-Estocolm

## **APLICACIÓ ESPANYOLA**

### **veure el tràfic de contenidors**

Motivació: Algesires: 75 mill. Tm i 3,3 mill de contenidors

Barcelona : 51 mill /Tm 2,6 mill contenidors

València 57 mill Tm i 3,6 mill contenidors

Tarragona. Granel de petroli i carbó.

Madrid Abroñigal puerto seco: 120.000 contenidors.

Rotterdam 400 mill tm. 10 mill contenidors.

Marseille : 100 mill Tm ( 60% petroli)

La importància de la apertura del eix I amb la exportació de productes agrícoles de Almería – Vega de Granada – Múrcia – València justificant l'eix.

A més a més la exportació de cotxes (Ford – General Motors – Grup SEAT , Nissan – altres..

Productes químics de Algesires – Màlaga – Escombreras – Castelló- Sagunto – Tarragona – Barcelona.

Subministres nuclears

FUTURA CON-NEXIÓ amb Àfrica a través d'enllaç fixa Estret de Gibraltar.

### **OPOSICIÓ CENTRALISTA**

Desviar l'eix per Algesires – Madrid – Saragossa centre logístic de Espanya – Canfranc – Toulouse i Bordeaux. No interès en la part francesa. Perfil difícil.

Postura ministerial definida (Magdalena Álvarez – Maleni )

Sortida i arribada del primer TGV Figueres 18 de Desembre 2010.

## **posició de França i Itàlia**

Per la part de França OK . No potencien més Marseille que ja es prou important.

Itàlia. Port de Gènova molt complicat. Dispersió en la costa mediterrània entre Livorno – Civitavecchia - Nàpols

## **CONCLUSIONS I EJECUCIÓ DE L'OBRA**

El absolut centralisme espanyol ha estat molt prop de l'harakiri en insistir concentrar l'esforç inversió en la Comunitat de Madrid i donar prioritat a projectes polítics en front de optimitzar inversions orientades a la economia.

La obstrucció i el favoritisme ha estat la constant en tota la historia del FFCC a Espanya

El FFCC segueix el model de la aviació i la xarxa vial. Sort que Madrid no te port, però la justificació del “puerto seco” ha estat a punt de provocar una decisió errada i definitiva

Conjunció de Cambres de comerç Múrcia – València i Catalunya envers Bruxelles.

Bruxelles decideix Pla director Desembre de 2010. França està d'acord. alleugeriment de les línies Portbou –Montpellier en obrir TGV Languedoc.

Sortida de primer tren d'ample internacional de Port Barcelona 19 Desembre 2010.

Construcció avançada entre Almeria i Múrcia

Manca l'acabat entre Vandellòs i Camp de Tarragona

Apertura de línia Reus – Roda de Berà – Sant Vicenç

POSAR UNA ESPELMA i ESPERAR DESEMBRE 2010 per conèixer la definició del Pla director de Infraestructures europees.

Penso que Catalunya encara no ha perdut el tren del progrés, però ha esta molt prop de conseguir-ho.

**Barcelona 2 de Desembre de 2010.**