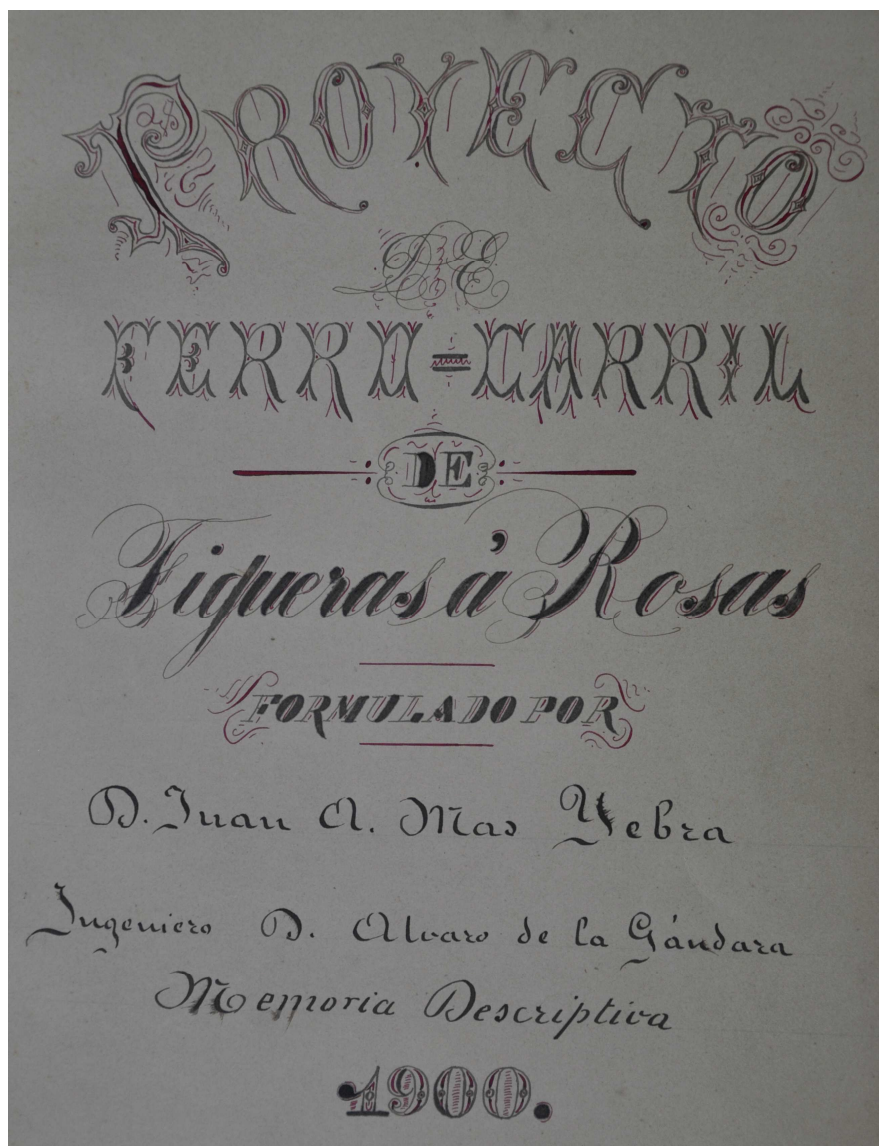


El document del mes de novembre de l'AMR

número 11/2013

El "directe" de Figueres

El projecte de línia de ferrocarril de Roses a Figueres (1900)



Dades arxivístiques del document

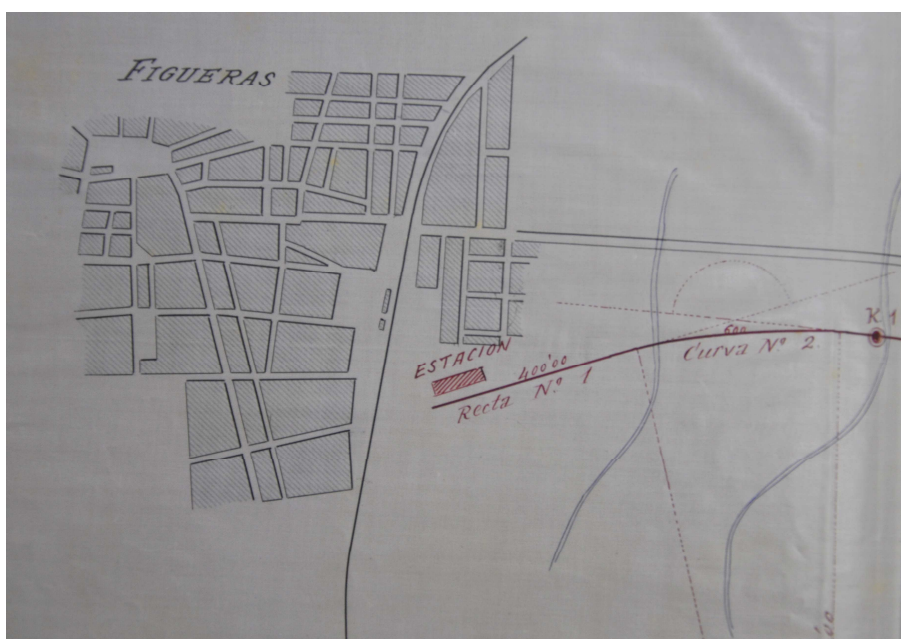
CAT AMR 1.1., Fons Ajuntament de Roses, sèrie 5.2.13. Obres d'Infraestructura. Ferrocarrils, Proyecto del ferrocarril de Figueras á Rosas, formulado por D. Juan A. Mas Yebra. 1900. Redactat per l'enginyer Álvaro de la Gándara. Castellà.

Història arxivística

El projecte de ferrocarril de Figueres a Roses forma un document sense cap documentació administrativa de tràmit. S'ha conservat a l'Ajuntament de Roses des de la seva producció i recepció a les dependències municipals. Fins a l'any 1992 estava endreçat –mal endreçat– a les golfes de la casa consistorial, moment en què es va traslladar a les dependències del nou arxiu municipal.

Contingut

El projecte inclou una memòria molt interessant sobre les raons econòmiques per plantejar la necessitat de construir una línia ferroviària entre la capital altempordanesa i la seva sortida natural al mar, de lectura apassionant per entendre què significa Roses en un context econòmic i social ampli i per conèixer quines eren les perspectives de futur –les esperances– que generava entre les elits del país. Aquesta memòria es completava amb un estudi econòmic del pressupost d'explotació i conservació de la línia i de les tarifes que s'havien d'aplicar. Així mateix, el projecte incloïa els plànols generals del traçat, dels perfils longitudinals i transversals.

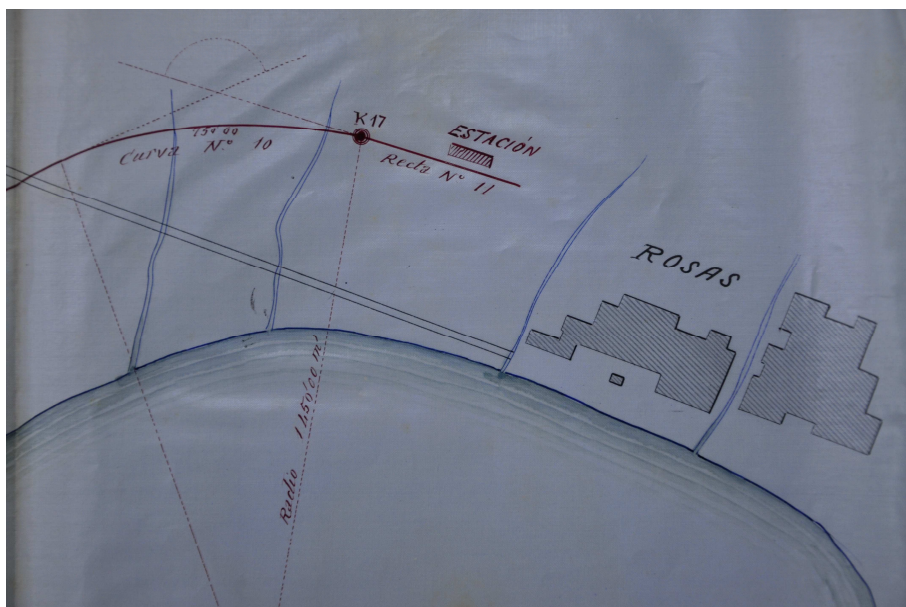


Fragment del plànol del recorregut en el seu tram d'entrada a Roses

Context

Durant dècades, l'articulació d'un model econòmic i comercial viable per a Roses fou una premissa fonamental. Davant la crisi finisecular del segle XIX calien idees, propostes i, finalment, projectes nous. En aquest context de regeneració econòmica s'insereix el projecte de ferrocarril Figueres-Roses de 1900. La memòria que justificava el projecte era ben explícita: "reparar el error gravísimo de los que desconocieron la importancia indiscutible de la Bahía de Rosas, aprovechando su indudable valor como elemento inicial y primario de una serie de aprovechamientos escalonados de las riquezas naturales que encierra el país". Bàsicament, es tractava de connectar el port natural de Roses, i el seu comerç de cabotatge, amb el rerepaís comarcal, i la seva agricultura orientada al mercat. A més, però, l'existència d'una línia ferroviària assegurava la presència d'una cada

vegada major colònia d'estiuejants benestants. En definitiva, el tren era entès com una eina estratègica per garantir un futur econòmic viable.



Fragment del plànol del recorregut en el seu tram d'entrada a Roses

El seu promotor, Joan Adolf Mas Yebra, acabà essent una figura "habitual" en els grans projectes rosincs del segle XX. Aquest advocat barceloní fou, a més de l'impulsor d'aquest ferrocarril frustrat, l'ànima de la urbanització de la Ciutadella de Roses, una actuació urbanística inacabada que marcà el creixement urbà de Roses al llarg de bona part de segle XX. Autor de *La Reforma de Barcelona: Contribución al estudio de tan importante y trascendental problema* (1898) i *Conferencia sobre el plano de enlaces y los pueblos agregados por D. Juan A. Mas Yebra en la Cámara de la Propiedad en el día 4 de diciembre de 1917*, fou un dels personatges importants en la concreció real del pla Cerdà barceloní. Membre de l'Ateneu Barcelonès, almenys des de 1895, fou una figura destacada de la burgesia de la capital catalana que incidí decisivament en aquell procés general d'enderroc de muralles en àmbits urbans. Ja a l'any 1894-1895 va participar en un cicle de conferències celebrades a l'Ateneu Barcelonès sobre la transformació urbanística del centre històric de Barcelona. D'ideologia ultraconservadora i afí a l'extrema dreta, va participar en un cicle de xerrades en les quals dissertà sobre l'autonomia, promogudes per España Club, un grupuscle d'extrema dreta de la Barcelona dels anys 30.

En relació a l'autor del projecte, l'enginyer Álvaro de la Gándara és un personatge poc conegut. Es va llicenciar per l'Escola Tècnica Superior d'Enginyers Industrials de Barcelona l'any 1873. Amb tot, se sap, gràcies a un llibret que va enviar a l'escriptor mossèn Cinto Verdaguer (*Guía del visitador á la Exposición Centenal y Filadelfia – 10 Mayo á 10 de Noviembre de 1875*), i per un altre llibret (*Lista alfabética de los premios concedidos a España y sus provincias de Ultramar en la Exposición Universal de Filadelfia de 1876, 1877*), que fou el director del departament d'indústria de la comissió espanyola de l'Exposició Universal de Filadèlfia de 1876. Finalment, l'*Anuari de l'Associació d'Excursions Catalana* de 1881 va publicar el treball «Medició itineraria de camins,

viarany y dresseras. Ensaigs verificats en lo Montseny», signat per Àlvar de la Gándara, "enginyer".

Més info

Josep Maria Barris Ruset, "De Roses al món per terra, mar i aire" a *Roses o la recerca de la zona grisa*, Roses, Ajuntament de Roses, 2008, pàgs. 115-116.

Josep Maria Barris Ruset, "Projectes albatz" a *Roses o la recerca de la zona grisa*, Roses, Ajuntament de Roses, 2008, pàgs. 117-118.

Manuel Jorba, Ramon Pinyol, "Contribució a l'epistolari de Jacint Verdaguer. I", a *Anuari Verdaguer. Revista d'estudis literaris del segle XIX*, número 15, 2007. Consultat a www.raco.cat/index.php/AnuariVerdaguer/article/download/.../269552, dia 3 d'octubre de 2013.

http://www.etseib.upc.edu/docs/subfons/index_alumnat_titulat_1861_1953.pdf

Daniel Venteo, "Una història de l'Ateneu Barcelonès" a *Quadern Central*, núm. 66, tardor 2005, pàgs. 34-55, en concret pàg. 38.

José Fernando Mota Muñoz, "El España Club y el Voluntariado Español: una breve experiencia unitaria de la extrema derecha barcelonesa (1935-1936). Los orígenes del España Club" a *Historia y Política*, núm. 28, 2012