

El ferrocarril i l'Escola Industrial

He dit altres cops que l'arribada en tren a Vilanova i la Geltrú presenta al viatger una imatge prou interessant i suggeridora. En tot cas, una tarja de presentació ben diferent als decorats de les més prosaiques carreteres. De la plaça de l'estació –dita d'Eduard Maristany– contemplem tres de les nostres icones més reverencials: la Biblioteca-Museu Víctor Balaguer, l'Escola d'Enginyeria i el Museu del Ferrocarril, dipositari del nostre anar fent pels camins de ferro. Prou s'ha parlat de la institució balagueriana i del paper del seu prohom en el germinar de l'Escola Industrial. Del ferrocarril i de Francesc Gumà també s'han escrit moltes pàgines. Sense el tren no hi hauria la Pirelli que tant hem pregonat, però tampoc el dipòsit o els tallers del *Recorrido* que tant hem ignorat. Ben cert que Pirelli ha eclipsat altres realitats, però també l'ombra d'en Gumà –quina paradoxa– ens ha amagat altres capítols d'aquesta particular relació d'amor i odi entre la ciutat i el món del tren. L'èpica de l'aventura de Gumà i els seus coetanis és tan potent que ens ha deixat ancorats al 1881. Un episodi que no ens ha permès d'apreciar adequadament aspectes tan o més apassionants que el van seguir. Per què tanta indiferència per la nostra història ferroviària ?. Per què els vilanovins hem renegat d'aquest bocí del nostre passat ?. Però, d'això, ja en parlarem un altre dia. I quina ha estat la vinculació del tren amb l'Escola Industrial ? . L'actual edifici de l'Escola d'Enginyeria fou un projecte ambiciós i ambicionat que prenia el relleu de la vella Escola de la plaça de la Vila. I el nou emplaçament tenia molt a veure amb el ferrocarril. El 25 de juliol de 1913 l'alcalde Joan Braquer i el director de la companyia dels ferrocarrils directes de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA) Eduard Maristany, signaven el document de permuta en que la ciutat feia cessió d'alguns terrenys per facilitar la construcció de la doble via i, recíprocament, la companyia ferroviària cedia a l'Ajuntament els terrenys de la plaça de

l'Estació. Feia temps que l'Escola demanava emplaçament per a la construcció d'uns nous tallers i aquella n'era una bona opció. Per estudiar-ne la viabilitat el 1915 es constituí una comissió mixta amb el Patronat de l'Escola i l'Ajuntament. La proposta era l'oferiment de 6.408 m² de la plaça de l'Estació, valorats en unes 300.000 pessetes i ocupats aleshores per un camp d'esports i un camp d'assaigs agraris. S'entenia com "un nuevo sacrificio que añadir a los muchos hechos por el Municipio en favor de la Escuela Industrial". En contrapartida, l'Ajuntament destinaria el vell edifici de la plaça de la Vila a Escoles Graduades. Els nous tallers, però, no s'iniciarien fins el 1930. Cal arribar a l'any 1954 perquè una altra comissió s'encarregui del projecte integral d'una Escola Industrial de nova planta. Una obra que el ministeri assignaria a l'arquitecte Julio Chinchilla. Després de molts retocs i viatges a Madrid el projecte fou adjudicat l'any 1958 per una quantitat aproximada de vuit milions de pessetes. L'edifici s'aniria ocupant progressivament entre els anys 1959 i 1962. El veïnatge amb la Biblioteca-Museu Balaguer i els espais del ferrocarril feia lluir el record d'antigues interrelacions. Però hi havia més. De ben aviat, els plans d'estudis de l'Escola Industrial tingueren present la relació de la ciutat amb el ferrocarril. Ja el 1913 el nou director de l'Escola Manuel Riquelme exposava l'imminent projecte d'una Escola de Maquinistes de Ferrocarrils amb motiu de la previsible instal·lació a Vilanova del dipòsit i tallers generals de la companyia MZA. Tot i no prosperar, algunes especialitats relacionades amb els ferrocarrils foren adoptades com a ampliació de disciplines ja existents. El 1918 s'insistia en la necessitat d'uns estudis especials de Ferrocarrils orientats als pèrits mecànics que volguessin ampliar el seu títol amb el de Maquinistes, ben justificats per la presència dels tallers de la Companyia M.Z.A. i el dipòsit de màquines. El 1924 Vicenç Virella, en representació de l'Associació d'Alumnes Obrers de l'Escola Industrial, exigia la implantació, entre d'altres, de l'especialitat de mecànic ferroviari. Eren anys difícils per a

l'Escola vilanovina i també des del diari local es defensava la institució educativa: “los peritajes són una necesidad en esta villa, que cuenta con la primera y más vasta instalación fabril española para producción de material eléctrico, y con uno de los más amplios talleres mecánicos, el de la Compañía de los ferrocarriles de MZA; además de importantes y variadas industrias”. I el 1930 el director Lluís G. Castellà publicava al *Butlletí de l'Associació d'Alumnes Obrers* la possibilitat d'oferir ensenyaments elementals i superiors per a l'obtenció del títol de Tècnic Ferroviari. Un argument que reiterava un any més tard el president del patronat Josep Agell amb motiu d'una visita ministerial: “la creació de la secció especial de peritatges ferroviaris, en justa reciprocitat al paper important que ha fet Vilanova en el desenvolupament dels ferrocarrils a Catalunya”. És evident, doncs, que la nostra Escola Industrial fou perseverant en l'intent d'aconseguir i consolidar uns estudis ferroviaris que haurien subratllat adequadament l'evident maridatge entre la ciutat, l'Escola i el ferrocarril. Una altra oportunitat perduda per a fer-nos present que Vilanova i la Geltrú, a més de moltes altres coses, també ha estat una ciutat ferroviària.

Albert Tubau

(Article publicat al Diari de Vilanova el 24 d'abril de 2009)