

De Miramar a Sant Sebastià per ferrocarril aeri

Hi ha molts ciutadans, sense distinció de classes socials, que podríem classificar com a badocs d'obres. Qui més qui menys, tothom n'és. Però n'hi ha uns més que els altres, que n'arriben a fer una de les seves diversions favorites. Aquests que tenen tan arrelada l'afició, que tan bon punt veuen créixer tanques i comparèixer camions car-

creixença d'una imponent estructura de ferro que, tant per l'alçada com per l'amplada, disminuïa de tal manera el monument a l'ex genovès Colom, que d'ara endavant ens caldrà mirar-lo d'esquena al mar.

Aviat es va saber a què era destinada aquella construcció de ferro d'una tan meravellosa fotogènia, ara que les idees estètiques sobre els moderns materials de construcció els són totalment favorables, com no eren en la seva primera època, en què a la simplicitat, únicament atenta al valor funcional, de les estructures, era preferida l'estarçla de pedra picada que ha convertit Barcelona en un catàleg d'aberracions arquitectòniques.

Aquelles torres, batejada amb el nom de Jaume I a del moll de Barcelona, i amb el de Sant Sebastià la de davant dels coneguts banys, eren destinades a estacions d'un ferrocarril aeri, les vagonetes del qual farien el trajecte de Miramar a Sant Sebastià. Fins per la

les dues torres, cobrint un trajecte de 1,304 metres, en la meitat exacta del qual està col·locada la de Jaume I. Això era un indicatiu que venia a confirmar la notícia de la pròxima inauguració d'aquesta millora urbana.

Per tal, doncs, que els lectors de MIRADOR siguin els primers de tenir algunes dades sobre una empresa que tan directament afecta la ciutat, decidírem d'anar a veure els seus promotors, els senyors Esteve Sala i Joan Deulofeu. El primer és prou conegut del barceloní, i ell mateix coneix prou els gustos del públic, com ho prova el favor que aquest dispensa als seus establiments. El segon és l'enginyer que ha projectat les torres, fonaments, ascensors, edificis, etc., és a dir, tot el que no és la maquinària motriu, la qual és de construcció i patent alemanyes.

L'amabilitat del senyor Sala, president de la Societat, i del senyor Deulofeu ens obsequià amb les primícies d'un viatge amb l'aeri, el punt de partida del qual fou l'estació de Miramar, situada a 57 metres sobre el nivell del mar i on està instal·lada la maquinària motriu, la qual és elèctrica i, com a mida de previsió, doble, i encara un motor de benzina assegura la continuïtat del servei en cas de manca de corrent, i encara més, si tot això fallés, les vagonetes no es quedarien pel camí, puix que unes manivelles accionant engranatges demultiplicadors assegurarien a mà el retorn dels viatgers a l'estació.

Les vagonetes, de forma poligonal, van penjades d'un cable fix que fa de rail, calculat per a un esforç de 200 tones, o sigui



De fa molts anys, tots hem sentit parlar del Passeig Marítim que Barcelona necessita per no viure més girada d'esquena al mar. Mentre aquest passeig no es fa — i qui sap quan el podrem veure — el ferrocarril aeri ve a constituir una mena de passeig que de cap manera quedarà invalidat per l'altre, el que resseguirà el litoral barceloní. Ja hem dit que la visió que propor-

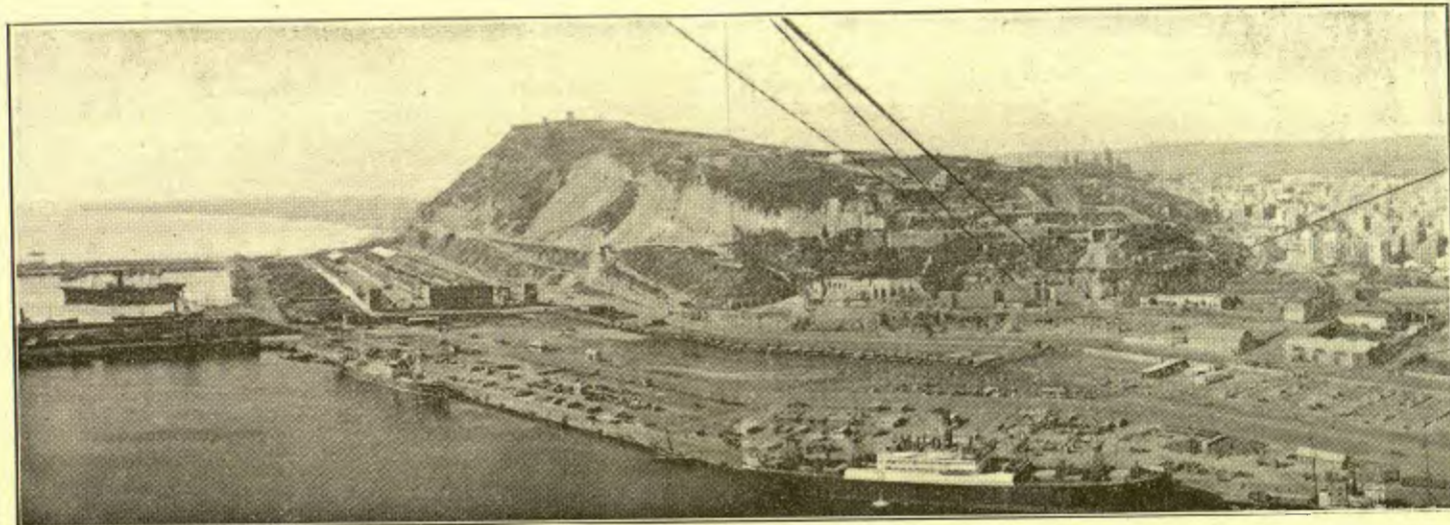
l'altre, del qual ben pocs s'adonen, del tràmit legal. Cal dir que tant el senyor Josep Ayxelà, director de les obres del Port, com els enginyers de la Inspecció de Ferrocarrils han prestat el màxim interès a ajudar aquesta obra, que tant honora la nostra ciutat i, contribuint a presentar-la sota un aspecte tan favorable, ha de merèixer la simpatia de tots.

Ens han dit que, en la història de la burocràcia no es recordava cap cas de concessió de la mena del ferrocarril aeri Sant Sebastià-Miramar, la tramitació de la qual hagi durat menys de tres anys com a mínim, i en el cas present, aquest temps d'expedient ha quedat reduït a una sisena part. Es a dir, que s'ha de considerar aquesta rapidesa — tant en el tràmit legal com en la construcció — a dotar Barcelona d'una instal·lació que passarà immediatament a constituir una de les seves notes característiques, com un èxit més en l'actiu de l'empresa que l'ha portada a cap.

Però tot el que puguem dir per remarcar aquesta obra a l'atenció dels barcelonins i dels forasters és segurament en va. Podem, així sí, fer conèixer molt per sobre algunes característiques i dades de construcció,

regats de material i màquines de fer morter en algun indret, senten l'emoció del que es promet un bell espectacle, potser sense adonar-se'n donen prova d'un interès per les coses de la ciutat, la creixença i embelliment de la qual ens afecta a tots, mal no sigui més que per la lloable vanitat de quedar bé davant dels forasters que cauen un dia o altre a Barcelona, molts d'ells — de fronteres enllà — ben persuadits de trobar una població pintoresca — que és tant com dir de condicions higièniques rudimentàries —, toreros, manoles i serenates amb guitarras al peu de reixes florides de clavells.

L'apreciable ciutadà al qual el cor li fa un salt així que veu preparatius de construcció, va experimentar aquest agradable accident cardíac a partir exactament del 15 de juliol de 1929. Començant a comptar d'aquesta data, va veure com al moll de Barcelona, i davant dels Banys de Sant Sebastià, unes tanques plenes de promences tancaven una parcel·la de terreny. Més endavant, àdhuc el passejant del tros de les Rambles més acostat al mar podia veure la ràpida



gent d'idees més imprecises en qüestions d'enginyeria, semblava excessiva una carcassa tan formidable per aguantar només els cables amb les quatre vagonetes penjades del ferrocarril aeri. Cal pensar que la torre Jaume I té 115 metres d'alçada, 80 la de Sant

Sebastià, que entre totes dues pesen 1,300 tones i que ha calgut fer-los uns fonaments que entren tretze metres sota terra, de manera que onze metres de fonaments estan sota el nivell del mar. Però és que aquestes torres no serviran solament de suports del cable i estació. La de Jaume I, per exemple, contindrà en diferents pisos: a l'alçada de 9 metres, diorames; a 37, cuines; a 41, restaurant per a 300 coberts; a 85, atraccions modernes; a 109, mirador amb reflectors i ulleres de llarga vista. Naturalment, l'accés del públic a aquestes torres serà facilitat per dos ascensors en cada una d'elles, car no cal pensar que l'afició a veure panorames arribi a fer pujar a peu 400 graons.

Ara darrerament, tothom ha pogut veure ja els cables penjats entre l'estació de Miramar i

quatre vegades més que el que haurà de suportar, i són estirades per un cable tractor mogut per les màquines abans esmentades. Les vagonetes estan proveïdes de telèfon i d'un poderós fre capaç de sobres de bloquejar-les si calgués. Com es veu, doncs, totes les precaucions són preses, de manera que un viatge en l'aeri és menys susceptible d'accidents que en qualsevol altre vehicle dels que van arran de terra.

Posada en marxa la vagoneta que ens conduïa, i gràcies a la qual han estat fetes les fotografies que adornen aquestes paraules, cal dir que ens emocionàrem, i no pas de pensar que realitzàvem una gran proesa (la suavitat d'arrencada, de marxa i d'atur ja infon una gran seguretat: sembla que et portin angelets). Ens emocionàrem de l'espectacle que el viatge ens presentà davant dels ulls. El passatger de la vagoneta aèria descobreix un panorama inèdit per qui no ha fet un reconegut semblant en avió (i això no està a l'abast de tothom). Fins ara, qui ho ha volgut ha vist la ciutat de Barcelona als seus peus, però des d'un punt de vista completament diferent, a l'altre cantó del que proporciona un viatge en l'aeri. El valor d'aquesta visió inèdita de la ciutat és augmentat encara pel fet que s'enriqueix amb un element de tan acusada fotogènia com un port contemplat de conjunt, visió que sols pot procurar una instal·lació de la mena de la que provem d'explicar. I encara cal afegir a l'actiu del passatger contemplatiu, l'extensió de mar que es domina gràcies a l'altura que sobre ell tenen les torres i l'eixamplament de la visualitat costa enllà, constituint tot plegat un espectacle grandiosos posat amb tota senzillesa a l'abast de tothom.

ciona un viatge en el ferrocarril aeri és una cosa completament inèdita i meravellosa, que no cansa mai. Volem creure que els barcelonins faran cua per procurar-se-la, i també la faran els estrangers, els quals, sobretot els que passen poc temps, de vegades hores, en la nostra ciutat, tindran un mitjà de contemplar-la panoràmicament amb un gran estalvi de temps.

El fet que en les estacions hi hagi al·licions com els que hi haurà, ha de contribuir per força a fer d'un viatge en l'aeri Sant Sebastià-Miramar, una de les distraccions favorites del ciutadà, el qual, mentrestant, visita amb interès l'exposició de cartells anunciadors de l'obra que Barcelona necessitava, oberta a la plaça de Catalunya, local la tria del qual demostra una vegada més

la traça del senyor Esteve Sala a interessar el públic en les seves iniciatives.

I no sabríem acabar sense remarcar la rapidesa amb què s'ha portat a cap una obra de l'envergadura d'aquesta, no sols en l'aspecte material de construcció de les estacions i instal·lacions d'explotació, sinó en

però cap paraula no és capaç de substituir ni parcialment la impressió directa que s'experimenta fent un viatge en l'aeri. El públic, que la present i frisa per fruit-la, és segur que no voldrà tardar gens a conèixer-la.

MANUEL SERRET

