EL TRANSPIRINENC CATALÀ: LA VICTÒRIA DE LA TENACITAT

Carles Guasch

RIPOLL (GIRONA), 2004

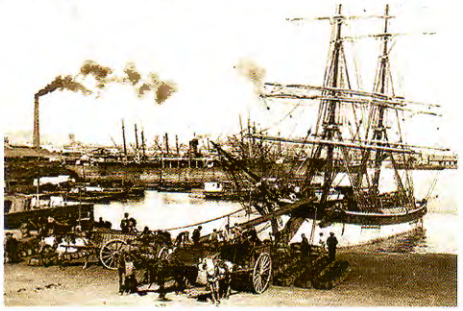
COMISSIÓ ORGANITZADORA
Correu electrònic:75@cehfe.es Web: www.cehfe.es/75
C/ Progrés, 22 - 17500 Ripoll (GIRONA) - Tel. 934 160 376 - Fax 932 189 832

LA NECESSITAT DE CARBÓ I ELS PRIMERS INTENTS FERROVIARIS

Els orígens de l'actual eix ferroviari Barcelona – Puigcerdà són certament remots i singulars pel que fa a la història general dels nostres ferrocarrils.

Molt avançada la industrialització en diversos països del nostre entorn, la carestia del carbó impedia un ràpid desenvolupament industrial. D'aquí la necessitat de posar fi a la importació d'hulla britànica, a través de l'obtenció d'aquest tipus de combustible en sòl català per a situar-ho a peu dels centres consumidors a uns costos molt més reduïts. D'aquesta manera s'assolirien dos objectius fonamentals: la necessària competitivitat internacional en matèria tèxtil i el desenvolupament de la indústria siderúrgica.

D'acord amb els informes geològics, aquestes esperances se centraven en els jaciments de la conca de Sant Joan de les Abadesses. Aquests dictàmens afirmaven la qualitat i importància de les reserves de la conca, suficients per a cobrir durant molt temps el consum català. Així, en un context on la mecanització de la indústria cotonera i el desenvolupament de la navegació marítima a vapor incrementaven la demanda, es constituïa en 1844 la societat minera *El Veterano*.



Quedava per resoldre, no obstant, un aspecte fonamental: el transport d'aquest carbó fins els centres de consum. El primer que va haver de fer la societat va ser plantejar la forma de donar sortida a la seva producció. Per a això va impulsar la constitució d'una companyia destinada a construir una línia fèrria entre Sant Joan de les Abadesses i el port de Roses. A través d'aquest traçat, explotat amb tracció animal i molt inspirat en criteris britànics, es pretenia situar la producció hullera en l'esmentat port a un preu molt inferior al del carbó britànic.

No obstant això, la pretensió d'abastir de combustible el litoral Mediterrani a través d'aquest primerenc eix ferroviari es veuria frustrada per la gran longitud (prop de 100 quilòmetres) i l'accidentalitat del terreny.

Però aviat va existir un altre projecte que, amb una major ambició, volia unir Barcelona i Camprodon, ara mitjançant un ferrocarril amb tracció a vapor. Malgrat tot, els britànics impulsors de la iniciativa –que contemplaven la formació d'una societat anomenada *Gran Compañía del Fomento de la Industria Catalana*- no van aconseguir fer fructificar el projecte.

En 1848, *El Veterano* va intentar de nou materialitzar els seus propòsits. Aquesta vegada sobre la base de la concessió obtinguda per Joan Baptista Perera un any abans. No obstant això, la insalvable dificultat de realitzar el capital necessari en el limitat mercat financer barceloní, va frustrar la iniciativa.

L'INICI DE LA CONSTRUCCIÓ DE LA LÍNIA I EL CANVI D'ORIENTACIÓ

Tal successió de fracassos i el creixent clam de la indústria local, va fer intervenir a un grup de destacats membres de la societat del moment, entre els quals hi havia Manel Girona. En 1850 tenia lloc la constitució de la companyia del *Camino de Hierro del Norte*. Per a evitar nous fracassos, l'intel•ligent equip empresarial va plantejar la construcció de la línia per etapes, a mesura que el capital pogués ser realitzat. Com a fruit d'això, la primera secció -entre Barcelona i Granollers-, quedava inaugurada el 23 de juliol de 1854.

Un cop en marxa el procés que devia conduir a Sant Joan de les Abadesses, l'equip humà encapçalat per Manel Girona va abandonar la companyia per a escometre altres reptes necessaris per al país. Però la sortida d'en Girona i els seus homes de la companyia del *Camino de Hierro del Norte* anava a tenir efectes immediats. Els seus nous dirigents, abandonant el propòsit inicial de dirigir-se a Ogassa i Surroca, van decidir prolongar la línia en direcció a Girona i França. La facilitat del terreny a travessar i la recerca de zones més poblades, els va dur a fugir de les dificultats orogràfiques de la conca alta del Ter i a deixar sense sortida –un cop més- la producció carbonífera pirinenca.

En 1856 es va intentar de nou afrontar la construcció de la línia, a través d'un acord subscrit entre *El Veterano* i la *Sociedad Catalana General de Crédito*. Encara que aquesta estava disposada a participar en el negoci per a desbloquejar la situació, el projecte tampoc va prosperar.

El que sí va semblar fer-ho va ser un altre impulsat per Miquel Ravella, qui va aconseguir interessar a un grup de capitalistes francesos, arribant a signar-se a Barcelona -en 1857- un contracte amb Mr. Manzeau (banquer de Paris) i l'enginyer Mr. Belaney. Els estudis van córrer a càrrec d'Ildefons Cerdà, qui proposava adoptar per a aquesta línia un sistema especial de ferrocarril articulat (anomenat Arnoux i totalment nou en la Península) destinat a salvar amb facilitat els accidents del recorregut. Però finalment, els socis de Ravella es van desvincular de la iniciativa, convertint en impossible –un cop més- la construcció del traçat.

Després de la sol.licitud de les institucions polítiques catalanes, en 1862 es promulgava una llei concedint una subvenció a la línia. A la subhasta per a la seva concessió va ser elegida la proposta d'Alejandro Bengoechea, qui la va transferir a la casa *Breusing & Co.*, de Manchester. Poc després es

constituïa una societat, les accions de la qual quedaven repartides entre la citada casa britànica, la *General Rolling Stock Co. Ltd.*, de Londres i Joan Sala (que va obtenir el contracte de construcció).

Iniciades les obres, l'entrada en escena d'altres capitalistes estrangers i els canvis de tot tipus que es van produir van palesar el caràcter especulatiu de les actuacions. El desenllaç va ser, en 1866, la disolució de la companyia i la caducitat de la concessió.

UN PROJECTE QUE SEMBLAVA IMPOSSIBLE

La frustració de la societat catalana era molt gran. Entre les solucions apuntades, un nou projecte va venir a posar-se sobre la taula. Consistia en construir una línia convencional entre Granollers i Vic, per a continuar fins a la conca carbonífera mitjançant un ferrocarril "econòmic" de tracció animal. Tampoc s'aconseguiria tirar el projecte endavant.

En 1867 s'aprovava en el Congrés una llei atorgant una nova subvenció. Com la sensació era que aquest estímul podria resultar insuficient, va tenir lloc en la Llotja de Mar de Barcelona una important reunió entre representants de la mineria i de diferents sectors socials. La *Diputació de Barcelona* va acordar concedir 1.250.000 ptes. en efectiu a l'empresa que assumís la construcció i l'*Ajuntament de Barcelona* fer una bestreta de 750.000 ptes.

Encara i així, les dues subhastes celebrades en 1868 resultarien desertes. Els greus successos polítics que van tenir lloc a continuació, i la inacabable crisi econòmica, van tornar a envoltar la qüestió del més absolut pessimisme.

Malgrat això, no gaire després es promulgava altra llei que modificava la subvenció atorgada. També tenia lloc una nova subhasta –celebrada en 1870- en la qual es va adjudicar la concessió a l'únic postor: Mr. Henri Alexandre Lossy de Ville, de París, el qual va formar la companyia del *Camino de Hierro del Norte de Cataluña* i va contractar amb Mr. Jules César Diricq, ciutadà belga, la construcció de la línia. No obstant, els problemes amb el contractista no van trigar a arribar i va haver de ser una empresa catalana (Broccá y Cía) la que es fes càrrec -en 1871- de la construcció de la línia fèrria.

EL TRASPÀS DE LA INICIATIVA A MANS CATALANES

El traspàs de la concessió a la societat comanditaria integrada pels catalans Fèlix Macià i Eugeni Broccà va inspirar certa confiança en amplis cercles socials. Això va donar lloc a uns ràpids avanços constructius en el tram Granollers – Vic.

A la fi de l'any 1873 la secció expressada es trobava pràcticament conclosa, si bé la situació derivada de la tercera guerra carlina, va impedir la seva obertura fins el 8 de juliol de 1875, data en que la ciutat de Vic va quedar definitivament connectada a la resta de la xarxa ferroviària peninsular.

Després de la sortida de Broccà i altres socis, Fèlix Macià es va veure en la necessitat d'impulsar la constitució d'una nova societat que executés la resta del traçat. Fruit de les negociacions es va decidir que *El Veterano* aportaria les seves concessions mineres, Macià el ferrocarril de Granollers a Vic i la *Sociedad Catalana General de Crédito* el capital per a la prolongació de la línia fins a Sant Joan de les Abadesses. Naixia, així -en 1877-, la societat *Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas*.

La construcció es va subcontractar amb l'empresa francesa *Bernard, Varinot et Cie.*, mentre es feien crescudes inversions en les instal•lacions mineres, a fi de preparar l'explotació a gran escala.

La rapidesa en l'execució dels treballs va ser molta. Així, el 1 d'agost de 1879 arribava el ferrocarril a Torelló, el 20 d'octubre següent a Sant Quirze de Besora, i el 20 de juny de 1880 a Ripoll. A Sant Joan de les Abadesses i Torallas, arribaria el 17 d'octubre següent. Gairebé quaranta anys després dels primers intents, el ferrocarril havia arribat al seu destí.

LA DECEPCIÓ I LA FALLIDA

Però malgrat la satisfacció imperant, els resultats econòmics no van respondre a les expectatives. Això s'atribuïa a que les mines no havien arribat al seu òptim nivell d'explotació. També al fet que la societat no disposés d'una línia pròpia fins a Barcelona, la qual cosa obligava a pagar un peatge a la companyia dels *Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia* per tot producte que circulés entre Granollers i la capital catalana.

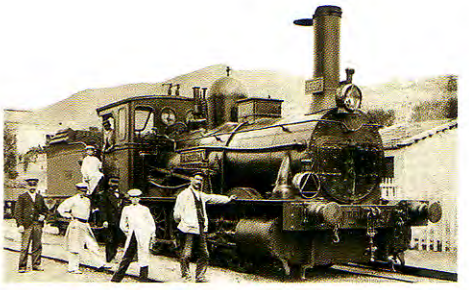
Per a resoldre el problema, la *Sociedad Catalana General de Crédito* va sol•licitar la concessió d'un segon traçat entre ambdós punts. En 1882 era concedida la construcció d'una nova via fèrria entre Sant Martí de Provensals i Llerona, on devia empalmar amb la que es dirigia a Sant Joan de les Abadesses. El concessionari podria establir estacions a Montcada, Mollet i Parets del Vallès.

En 1884 la concessió era transferida a la pròpia societat *Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas* i es donava inici als treballs de construcció. El 10 d'abril de 1886 s'inaugurava la nova secció que empalmaria provisionalment amb la de la companyia dels *Caminos de Hierro del Norte de España* en Sant Andreu de Palomar, mentre no estigués ultimada la seva pròpia estació en Barcelona.

Aquesta deuria situar-se en el triangle delimitat pels carrers de Marina i Diagonal amb l'avinguda de les Corts Catalanes.

No obstant això, no trigaria en instal•lar-se la més absoluta desesperança. Les infundades expectatives generades pels inicials informes geològics i els elevats costos de construcció de la pròpia línia fèrria van dur a la societat a una situació crítica.

En aquesta conjuntura, es va decidir negociar per a salvar allò que fós possible. En 1888, després de les oportunes converses, la companyia dels *Caminos de Hierro del Norte de España* va passar a controlar l'explotació de les mines i de la línia fèrria. Les il•lusions de que l'abundància i el baix preu del carbó autòcton constituïssin un fulminant catalitzador del desenvolupament industrial de Catalunya havien acabat. El somni donava pas, definitivament, a la realitat.



LA BASE D'UN NOU EIX TRANSPIRINENC

Malgrat el desastre, una via concebuda per al transport de carbó havia de constituir més tard la base d'un important eix transfronterer. Aprofitant el recorregut de la línia, Ripoll es convertiria en el punt d'arrencada d'un nou traçat que permetria arribar a Puigcerdà i enllaçar amb la xarxa francesa de ferrocarrils.

Després de molts estudis entre els estats francès i espanyol, a principis d'agost de 1904 es signava a Paris un tractat per a la construcció de tres eixos transfronterers: Zuera – Canfranc –Oloron, Lleida – Sort – Saint Girons, i Ripoll – Puigcerdà - Ax les Thermes.

Poc després i sota l'impuls personal de Pere Puig, alcalde de Puigcerdà, va tenir lloc la celebració d'una magna sessió en la seu de l'Ajuntament, a la qual van concórrer tots els àmbits implicats i en la que va constituir-se una comissió promotora. A continuació, i en el marc de l'eufòria despertada, el ministre francès Mr. Delcassè visitava oficialment Puigcerdà, erigint-se un arc de triomf i oferint-li com a espectacle la il•luminació del llac.

La concessió es va subhastar sense èxit dos cops en 1909. Tampoc va concórrer cap postor a la tercera subhasta celebrada en 1910, motiu pel qual l'Estat va decidir la construcció de la línia per administració.

Els treballs de construcció, dirigits per l'enginyer en cap Josep Maria Fuster, comportarien una complexitat extraordinària. Basta assenyalar la necessitat de construir més de 40 túnels, un d'ells de caràcter helicoïdal i un desenvolupament de 1057 metres. En l'interior del més llarg (el de Toses, amb gairebé 4000 metres), es troba el punt més elevat de la línia, que és, al seu torn, el de major cota de tota la xarxa ferroviària peninsular (amb 1494 metres).

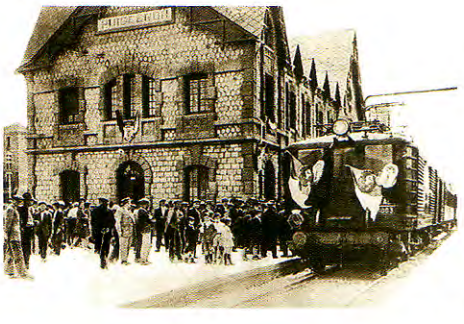
La terminació de les obres va permetre que el ferrocarril arribés a Ribes de Fresser el 10 d'agost de 1919. La inauguració d'aquest tram va estar envoltada d'una explosió de goig, donant-se cita a Ripoll tot tipus d'autoritats procedents d'un costat i altre de la frontera. El pas del tren inaugural va estar marcat per una enorme expectació i l'arribada a l'esmentada població va ser apoteòsica. Després de la recepció oferta pel Consistori va tenir lloc un àpat oficial.

Tres anys més tard –el 12 de juliol de 1922- arribava el ferrocarril a La Molina. Poc després ho faria a l'últim punt del nostre territori. El 22 d'octubre d'aquell mateix any i envoltat d'una gran alegria popular, el primer tren feia la seva entrada triomfal a Puigcerdà.

LA INAUGURACIÓ DE L'ENLLAÇ INTERNACIONAL

A més de l'electrificació de la línia –contemplada des d'un primer moment, atesa la dificultat del recorregut- quedava ja només pendent l'establiment de l'enllaç internacional. Aquest demoraria la seva entrada en servei fins l'any 1929.

El 21 de juliol era el dia assenyalat per a la inauguració. Els actes es van desenvolupar en dues parts, una primera en La Tour de Carol i una segona en Puigcerdà. Al matí, la comitiva espanyola va embarcar en el tren especial engalanat per a l'ocasió, sortint cap a territori francès. En l'estació de la citada població francesa esperava als nostres representants la comitiva gal•la, formada, com l'espanyola, per nombrosos senadors, diputats, alcaldes i altres autoritats civils i militars. Ja en el gran saló de l'estació internacional, es va celebrar l'àpat oficial. Acabat l'acte i entre entusiastes manifestacions de goig per part dels presents, aquests es van dirigir a l'andana on els esperava el tren de retorn.



Un cop en Puigcerdà, es trobava preparat un ampli envelat sota el qual va ser oferta a les autoritats franceses una selecció d'escollits productes. Igual que en La Tour de Carol, els actes desenvolupats a aquest costat de la frontera van comptar amb una gran concurrència. La immensa alegria dels presents al llarg de tan intensa jornada, no deixava de testimoniar la importància concedida a aquell històric moment.

Després de l'obligat aïllament de segles, imposat per una severa orografia, l'esforç humà havia aconseguit establir una eficaç via de comunicació. Una via cridada a estrènyer poderosament els llaços de col•laboració entre dos pobles germans, els membres dels quals, mitjançant la unió de les seves forces, acabaven de destruir per a sempre el pertinaç obstacle representat per la implacable barrera pirinenca.

PATROCINI D'HONOR

MINISTERIO DE FOMENTO

MINISTERIO DE DEFENSA

Generalitat de Catalunya
Departament de Presidència

Diputació Barcelona
xarxa de municipis

Diputació de Girona

Ajuntament de Barcelona

AJUNTAMENT DE VIC

AJUNTAMENT DE RIPOLL

AJUNTAMENT DE PUIGCERDÀ

MAIRIE DE LA TOUR DE CAROL

Renfe

FGC
Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

Foment del Treball Nacional

Cambra de Comerç de Girona

PATROCINI GENERAL

CONSELL COMARCAL D'OSONA

CONSELL COMARCAL DE LA CERDANYA

PATRONAT MUNICIPAL DE CULTURA
LES FRANQUESES DEL VALLÈS

Ajuntament de Taradell

Ajuntament de Manlleu

Ajuntament de Torelló

Ajuntament de Sant Quirze de Besora

Ajuntament de la Baronal Vila de Sant Joan de les Abadesses

Ajuntament de Campdevànol

Ajuntament de Ribes de Freser

Ajuntament de Planoles

Ajuntament de Toses

Ajuntament d'Alp
La Molina-Masella
(La Cerdanya)

Ajuntament de Fontanals de Cerdanya

COL·LEGI D'ENGINYERS DE CAMINS, CANALS I PORTS

Enginyers Industrials de Catalunya

ANC
Arxiu Nacional de Catalunya

Cercle Històric Manel Girona

COL·LABORACIÓ

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
CONSULAT GÉNÉRAL DE FRANCE A BARCELONE

FUNDACIÓN Casas Históricas y Singulares

VALL DE NÚRIA

HOBBY TREN

CENTRE D'ESTUDIS MODELISME TÀRIA
BARCELONA I SABADELL

INSTITUT D'ESTUDIS CERETANS

BIBLIOTECA PÚBLICA ARÚS

SOCIETAT GASTRONÒMICA PIRINENCA

ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL FERROCARRIL
BARCELONA

ineGrClub