

EL PIRINEU CATALÀ: DE LA MINERIA A LA INTERNACIONALITAT FERROVIÀRIA

La necessitat de carbó per part de la indústria catalana i els primers projectes (1844-1848)

Els orígens del que arribaria a ser 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 desenvolupament industrial ràpid i poderós. 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 situar-lo 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 diversos informes geològics, aquestes esperances se centraven en els jaciments de la conca minera de Sant Joan de les Abadesses. Aquests dictàmens coincidien a afirmar la qualitat i importància de les reserves de la conca, suficients per cobrir durant molt temps el consum català, estimat, en aquell moment, en unes 35.000 tones anuals. 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, això no obstant, un aspecte fonamental: el transport del carbó fins als centres de consum. Per a això va impulsar la constitució d'una companyia destinada a construir una línia fèrria de tracció animal entre Sant Joan de les Abadesses i el port de Roses. Tanmateix, la pretensió d'abastir de combustible el litoral Mediterrani a través d'aquest primer eix ferroviari es veuria frustrada. La gran longitud (prop de 100 quilòmetres), l'accidentalitat del terreny i la diferència entre cotes extremes (que obligava a salvar un desnivell proper als mil metres), farien inviable aquesta via fèrria. Després del fracàs d'un projecte de construcció d'un ferrocarril amb tracció a vapor, impulsat per britànics, l'any 1848 *El Veterano* va intentar de nou materialitzar els seus propòsits. Aquest cop 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.

El canvi d'opinió després de construir el primer tram i la interrupció del projecte (1854-1862)

Tal successió de fracassos i el creixent clam de la indústria local va fer intervenir un grup de destacats membres de la societat del moment, entre els quals hi havia Manel Girona. El 1850 tenia lloc la constitució de la companyia del Camino de

Hierro del Norte. Per 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. Fruit d'això, la primera secció —entre Barcelona i Granollers— quedava inaugurada el 23 de juliol de 1854. Però un cop en marxa el procés que devia conduir a Sant Joan de les Abadesses, Manel Girona va abandonar la companyia per emprendre altres reptes necessaris per al país i aquest fet va tenir efectes immediats. Els nous dirigents, abandonant el propòsit inicial de dirigir-se a Ogassa i Surroca, van optar per perllongar la línia en direcció a Girona i França. La facilitat del terreny que s'havia de 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.

L'intent d'afrontar la construcció de la línia a través d'un acord subscrit entre *El Veterano* i la *Sociedad Catalana General de Crédito* (1856) no va prosperar. El que sí va semblar fer-ho va ser-ne un altre impulsat per Miquel Ravella, qui va aconseguir interessar un grup de capitalistes francesos, i arribà a signar a Barcelona —el 1857— un contracte amb Mr. Manzeau (banquer de París) i l'enginyer Mr. Belaney. Els estudis van córrer a càrrec d'Ildefons Cerdà, que 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 ultimament el projecte tècnic, i poc abans de l'inici de les obres, els socis de Ravella es van desvincular de la iniciativa, la qual cosa va fer que fos impossible —una vegada més— la construcció del traçat.

En resposta de la sol·licitud de les institucions catalanes al govern, l'any 1862 es promulgava una llei que concedia una subvenció a la línia. A la subhasta per a la concessió es van presentar vuit proposicions, i va ser elegida la d'Alejandro Bengoechea, que la va transferir immediatament a la casa Breusing & Co., de Manchester. Poc després es constituïa una societat, les accions de la qual quedaven repartides fonamentalment entre la citada casa britànica, la General Rolling Stock Co. Ltd., de Londres (a qui es va adjudicar el subministrament del material) 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 fetes. El desenllaç va ser, el 1866, la dissolució de la companyia i la caducitat de la concessió.

La implicació de les institucions i el traspàs de la construcció a mans catalanes

La frustració de la societat catalana davant aquest cúmul de fracassos era molt gran. El 1867 s'aprovava en el Congrés de Diputats una llei que atorgava 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

FFCC de Ribes a Puigcerdà. Inauguració del tram Ripoll-Ribes.
Sortida del túnel i benedicció del bisbe de Vic. 8-12 d'agost de 1919.
ANC, Fons /Brangulí Fotògrafs/ Autor: Brangulí.



socials. La Diputació de Barcelona va acordar concedir 1.250.000 pessetes en efectiu a l'empresa que n'assumís la construcció. Per la seva banda, l'Ajuntament de Barcelona va aprovar també atorgar una bestreta de 750.000 pessetes. Tot i així, les dues subhastes consecutives fetes el 1868 resultarien desertes. Els greus esdeveniments 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 una 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 això, la manca de solvència de Lossy de Ville, agreujada per la desconfiança que generava el fet que es tractés d'un personatge totalment aliè a l'àmbit ferroviari, va fer que es desentengués de la iniciativa i transferís la concessió a una societat comanditària integrada pels catalans Fèlix Macià i Eugeni Broccà (*Broccà y Cía*) que es féu càrrec —el 1871— de la construcció de la línia fèrria. El canvi de titularitat 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 fins a la capital d'Osona es trobava pràcticament conclosa, si bé la situació derivada de la tercera guerra carlina va impedir la seva obertura fins al 8 de juliol de 1875, data en què la ciutat de Vic va quedar definitivament connectada a la resta de la xarxa ferroviària catalana i peninsular a través de Granollers.

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 construït de Granollers a Vic i la *Sociedad Catalana General de Crédito* el capital necessari per a la prolongació de la línia fins a Sant Joan de les Abadesses. Naixia, així —el 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 que paral·lelament es feien inversions considerables en les instal·lacions mineres, a fi de preparar l'explotació a gran escala.

La rapidesa en l'execució dels treballs va donar resultats molt aviat. Així, l'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, hi arribaria el 17 d'octubre següent. Gairebé quaranta anys després dels primers intents, el ferrocarril havia arribat al seu destí.

La fallida de la societat i la fi del somni

Malgrat la satisfacció imperant, els resultats econòmics dels primers anys de l'empresa no semblaven respondre a les expectatives creades. Això s'atribuïa, tant al fet que les mines no havien arribat al seu òptim nivell d'explotació, com al fet que la societat no disposés d'una línia pròpia fins a Barcelona, el principal centre consumidor del carbó, i al peatge que s'havia de pagar a la companyia dels *Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia* per fer circular la mercaderia entre Granollers i la capital catalana. Per 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 pel Govern la construcció d'una nova via fèrria entre Sant Martí de Provençals i Llerona, on devia empalmar amb la que, procedent de Granollers, es dirigia a Sant Joan de les Abadesses. El concessionari podria establir estacions a Montcada, Mollet i Parets del Vallès.

L'any 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* a Sant Andreu de Palomar, a l'espera de la nova terminal en el triangle delimitat pels carrers de Marina i Diagonal amb l'avinguda de les Corts Catalanes.

No obstant els èxits assolits, a mesura que anava creixent l'evidència que s'havia sobredimensionat les possibilitats reals de les mines d'Ogassa, no trigaria a instal·lar-se la més absoluta desesperança entre els gestors del ferrocarril. En aquesta conjuntura, es va decidir iniciar les negociacions necessàries per salvar el poc capital que fos possible. El 1888, després de les oportunes converses i l'aprovació del conveni formalitzat (que contemplava l'absorció final de la societat), la companyia dels *Caminos de Hierro del Norte de España*, una gran societat d'àmbit espanyol controlada per capital francès, va passar a controlar l'explotació de les concessions mineres i de la línia

fèrria. Les il·lusions 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.

El fonament del ferrocarril Transpirinenc

Malgrat el fracàs del projecte miner, el cúmul d'esforços posats en joc durant tants anys no podia deixar de presentar resultats molt positius. Si més no, diverses poblacions de la Catalunya central, algunes de tanta importància social i econòmica com Vic o Ripoll, quedaven connectades a un eix ferroviari imprescindible per a l'equilibri territorial de Catalunya i la seva relació amb la resta de la península. Seria aquest, precisament, un actiu imprevist. Una via concebuda per al transport de carbó constituïria la base d'un futur i important eix general transfronterer. Aprofitant el recorregut de la línia, Ripoll es convertiria en el punt d'arrencada d'una nova línia que, després de travessar la collada de Toses, 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 se signava a París un tractat per a la construcció de tres eixos transfronterers: Zuera – Canfranc – Oloron; Lleida – Sort – Saint Giron i Ripoll – Puigcerdà – Ax les Thermes. L'interès que hi havia a la Cerdanya per disposar d'una connexió ferroviària era molt gran. La signatura del tractat franco-espanyol, va venir a obrir definitivament la porta a aquells anhels. 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 representants de tots els àmbits implicats i en què va constituir-se una comissió promotora encarregada d'activar la qüestió. Poc després, el ministre francès Mr. Delcassè visitava oficialment Puigcerdà en el marc de l'eufòria despertada. L'Ajuntament va voler complimentar-lo i erigí un arc de triomf i li oferí com a espectacle la il·luminació del llac. Després del banquet, la comitiva oficial, encapçalada pel citat ministre i composta per tot un seguit de diputats i alcaldes d'ambdós països, va recórrer la població.

La concessió es va subhastar sense èxit dos cops el 1909. Tampoc va concórrer cap postor a la tercera subhasta celebrada el 1910, motiu pel qual l'Estat es va veure obligat a construir la línia per administració. Els treballs de construcció, dirigits per l'enginyer en cap, Josep Maria Fuster, comportarien una complexitat extraordinària, atesa la difícil orografia del terreny. Cal assenyalar la necessitat de construir més de 40 túnels, un dels quals de caràcter helicoïdal i un desenvolupament de 1.057 metres. En l'interior del més llarg (el de Toses, amb 3.904 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 (1.494 metres).

La terminació de les obres en la part baixa de la línia va permetre que el ferrocarril arribés a Ribes de Freser el 10 d'agost

FFCC de Ribes a Puigcerdà. Inauguració del tram Ripoll-Ribes. Estació de Ripoll. 8-12 d'agost de 1919. ANC, Fons /Brangulí Fotògrafs/ Autor: Brangulí



de 1919. La inauguració d'aquest primer tram va estar envoltada d'una explosió de goig, i es donaren cita a Ripoll tot tipus d'autoritats procedents d'un costat i l'altre de la frontera. 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.

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. 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 sempre el pertinaç obstacle representat per la implacable barrera pirinenca.

Els interessats a conèixer el desenvolupament d'aquesta epopeia de la tècnica a través dels documents originals, poden visitar l'exposició de l'Arxiu Nacional de Catalunya, inaugurada el 2 d'octubre de 2004.

Carles Guasch