

Montcada i Reixac, el nucli ferroviari català per excel·lència

Parlar de Montcada i Reixac és parlar del ferrocarril. I no només perquè numèricament compti amb més estacions que qualsevol altre municipi, sinó perquè des dels primers moments va assumir un paper clau en el desenvolupament de la que arribaria a ser la gran xarxa ferroviària de Catalunya. Així, i no gaire després de l'arribada del ferrocarril per primer cop al municipi, no trigaria en convertir-se en allò que avui segueix sent encara: un punt neuràlgic del sistema ferroviari català.

La introducció del ferrocarril a la Península

Després de les incerteses a les que els impulsors del primer ferrocarril peninsular, encapçalats per Miquel Biada, havien hagut de fer front per a implantar a casa nostra la primera línia entre Barcelona i Mataró (inaugurada en 1848), les coses havien canviat. Semblava acreditat que aquell nou mitjà de transport, no només no era una boja idea destinada a dur a la ruïna a tots aquells que apostessin per ella, sinó que, a més de ser quelcom que podia oferir un legítim rendiment als capitals invertits, estava cridat a constituir un poderós element estratègic capaç d'actuar com a catalitzador del procés mercantil i industrial de la Catalunya de mitjans del segle XIX.

Per això, i després de l'audàcia i l'entusiasme amb

limitant la competitivitat de la indústria catalana i, amb ella, la seva projecció internacional. Després que els informes geològics fossin d'allò més favorable, totes les esperances de la nostra societat van quedar centrades en la conca minera de Sant Joan de les Abadesses.

La segona línia fèrria catalana

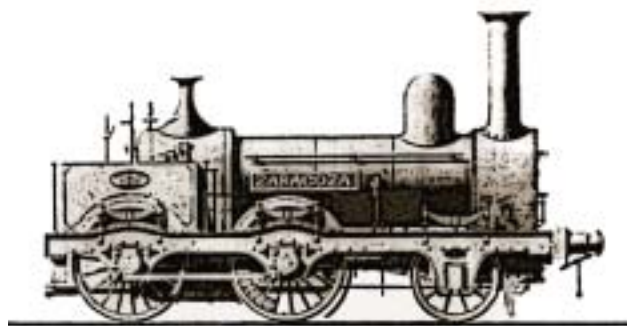
Però a pesar de tan interessants projectes, l'única cosa que s'havia fet fins el moment era construir una línia de suau perfil que vorejava el plàcid litoral de la nostra costa central. Per tant, l'intent de vèncer les dificultats orogràfiques de la conca de l'alt Ter es veia d'una ambició extraordinària. No obstant això, aquesta visió no atemoriria als més audaços membres de la nostra societat. Amb Manel Girona al capdavant, els marquesos de la Quadra i d'Alfarràs, Josep Maria Serra, Manuel de Lerena, Miquel Clavé, Marià Flaquer, així com d'altres destacades personalitats de l'entorn d'en Girona, van decidir materialitzar la iniciativa. El 10 de novembre de 1850 era escripturada la societat del *Camino de Hierro del Norte*. La intenció era executar el traçat per trams, a mesura que la limitada capacitat financera del mercat barceloní anés permetent la realització del capital. Amb tot, la gran línia cap a Sant Joan de les Abadesses havia iniciat la

seva marxa.

El que no esperaven tan decidits promotors era el cúmul de dificultats a les quals deuriem fer front. D'entre els molts obstacles que es van suscitar, un dels més significatius va girar a l'entorn de la ubicació de l'estació cap de línia a Barcelona. Situada dins del perímetre de la muralla de la ciutat, va caldre perforar-la mitjançant dos orificis perquè pogués ser travessada per cadascuna de les vies. A continuació, aquestes salvaven l'immediat fossat exterior que circumdava la muralla a través d'un pont. Així, la via fèrria arribava als terrenys situats extramurs de la ciutat per prosseguir cap al Clot, Sant Andreu de Palomar i Montcada. D'aquesta manera, i a pesar de les dificultats sorgides, la voluntat posada de manifest per l'intel·ligent i actiu equip autor de la iniciativa va aconseguir finalment posar el tram en explotació. El 23 de juliol de 1854 Montcada quedava enllaçada



Tren de mercaderies a la línia de França



Una de les dues primeres locomotores de la Cia. de Saragossa. Amb elles es feia el servei de la línia que començava a Montcada.

per sempre amb Barcelona i Granollers. També amb la resta de les poblacions del trànsit. El ferrocarril (el segon inaugurat a Catalunya) havia arribat per primera vegada a la població de Montcada.

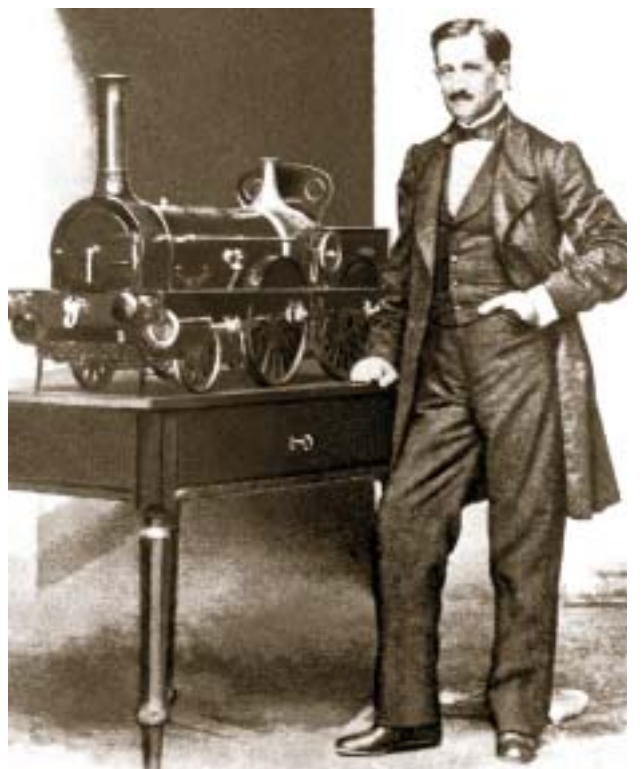
És molt de destacar la decidida política practicada per Manel Girona, ja en aquesta ocasió, al recórrer, sempre que va ser possible, a materials autòctons, així com a tècnics i personal del país. En aquest sentit, els plànols de la línia van ser elaborats per l'enginyer Pere de Andrés i Puigdollers, anant a càrrec de l'arquitecte Josep Oriol Bernadet la direcció facultativa de les obres. L'execució dels treballs d'explanació va ser adjudicada a l'enginyer Ildefons Cerdà Sunyer. L'interès d'en Girona per fomentar el desenvolupament de la nostra indústria mecànica, va dur també a que s'experimentés extraordinàriament



Interior de l'estació a Barcelona de la línia de Granollers. A ella arribaven o d'ella sortien els viatgers de Montcada

que Miquel Biada havia obert el camí al nostre futur ferroviari, els més destacats membres dels diferents entorns polític-financiers van començar a considerar l'establiment d'altres trams viaris. L'esperança era que, en la seva progressiva articulació, aquests trams poguessin anar creant la xarxa de transport que el país necessitava per a escometre els reptes de futur que tenia plantejats. Entrats de ple en aquest procés, una d'aquestes línies apuntaria ràpidament cap a Montcada. Es tractava de la que intentava unir els jaciments carbonífers d'Ogassa i Surroca amb la ciutat de Barcelona.

Des d'anys enrera existia la necessitat de posar a peu dels centres de consum a Barcelona un carbó a preus molt més reduïts que el procedent de Gran Bretanya. L'absència de carbó autòcton feia necessari recórrer al d'importació, amb la qual cosa, el sobrecost derivat del transport encaria el procés productiu,



Manel Girona amb el model d'una locomotora de la Cia. de Saragossa

EL TREN A MONTCADA



Tren de mercaderies sobre el Pont de Can Palau, entre La Garriga i El Figaró

en tot allò relatiu al material d'exploració. I això a pesar de l'escassa experiència existent a casa nostra. Gran part del material remolcat (cotxes i vagons) va ser fet a Barcelona per personal propi. Importades les estructures metàl·liques, les armadures de fusta, interiors i elements auxiliars van ser construïts o muntats a la capital.

De Montcada a Saragossa

L'equip humà que havia regit la societat es trobava persuadit que a aquesta no li quedava més que continuar el camí traçat i arribar als jaciments d'hulla pirinencs. En aquest convenciment, Manel Girona se sentia cridat a escometre nous reptes.

De fet, ja per Reial Ordre de 28 de setembre de 1852, la casa *Girona hermanos, Clavé y Cía.*, havia obtingut la concessió per construir una línia entre Montcada i Sabadell, que havia de prosseguir posteriorment fins a Terrassa i Manresa. Per altra banda i des dels inicis de 1852, diverses persones encapçalades per Josep Manel Planas intentaven promoure, amb el suport de la *Diputació de Barcelona*, la construcció d'una línia fins a Saragossa. En el plantejament general ferroviari fet pel Govern, encara que figuraven diverses grans línies, una de les quals devia unir Madrid amb el Mediterrani a Alacant, no es contemplava cap que arribés a Catalunya. Això havia creat en la societat catalana una gran inquietud, doncs la falta de comunicació impedia la connexió del Principat amb el mercat interior espanyol i, amb això, la impossibilitat, tant d'abastir-se amb facilitat de la producció cerealista castellana, com de col·locar tot tipus de productes manufacturats en el conjunt de l'interior peninsular.

Malgrat els esforços de la *Diputació de Barcelona* i dels homes de Planas, el projecte de línia a Saragossa (que devia passar per Capellades, Igualada i Cervera) no va fructificar i, a principis de 1853, la societat

promotora va estar a punt de desaparèixer. Davant d'aquesta situació i atès el ferm convenciment que Catalunya no podia quedar al marge d'una connexió directa amb els mercats interiors, Manel Girona va entrar en escena. Fruit les converses amb Josep Manel Planas, el 18 de juny d'aquell any s'escripturava l'acord entre les parts, segons el qual la casa Girona quedava vinculada a la Compañía del Ferrocarril de Barcelona a Zaragoza, assumint la construcció de la línia i aportant el tram de que disposava entre Montcada i Manresa. El traçat ferroviari deuria anar a buscar Cervera, per prosseguir cap a Lleida i Saragossa, però partint de Montcada i passant per Sabadell i Manresa.

Trobat-se sobre la taula tan vital projecte per al futur de Catalunya, i una vegada abandonada la direcció del ferrocarril de Granollers, Girona hauria de posar a prova totes les seves capacitats per convertir el projecte en realitat. A pesar de les innombrables incerteses i dificultats que aquest presentava (oroogràfiques, financeres, etc), les quals van arribar a fer-lo titllar d'«il·lusori» i, fins i tot, de «bogeria», les obres van anar avançant i les vies estenent-se. Després de tota mena d'actuacions, va anar aconseguint paulatinament que s'augmentés la subvenció, que el Govern concedís contingents de presidaris i de soldats per a treballar en les obres, que es concretessin combinacions financeres, etc. Un dels principals esculls seguia sent la dificultat oroogràfica del terreny entre Terrassa i Manresa. Però perquè deixés de ser-ho, Girona va tornar a encarregar



Pas a nivell a Montcada de la línia de Saragossa



Pont de la línia de Sant Joan (sobre la de Saragossa a Montcada) i túnel posterior

Montcada a Sabadell, el 14 de març de 1856 ho feia a Terrassa i el 4 de juliol de 1859 tocava Manresa. D'allí en endavant, encara que en algunes zones el terreny presentaria noves dificultats, aquestes no serien d'aquella importància i el 30 de maig de 1860, Montcada quedaria unida definitivament amb Lleida per ferrocarril. Poc després, el 18 de setembre de 1861, la línia arribava al seu terme: Zaragoza. L'objectiu s'havia complert.

Montcada i Reixac: nucli ferroviari

Com a conseqüència de tot això, Montcada era ja, en tan incipient època, el que després seria per excel·lència. A més d'haver-se erigit en capçalera de la línia més important d'Espanya (amb més de 350 quilòmetres de longitud), la connexió entre la línia de Granollers i la de Sabadell havien fet de Montcada el primer enllaç de la nostra xarxa ferroviària.

Però encara quedava molt per fer. Com era lògic, la gran línia que enllaçava la ciutat de l'Ebre aviat necessitaria disposar del seu propi tram entre Montcada i Barcelona per a deslliurar-se de les servituds imposades per la utilització del tram comú. Així, a partir del 21 de març de 1862, la Compañía del Ferrocarril de Zaragoza a Barcelona (que havia invertit el nom d'ambdues ciutats en la seva denominació social) va passar a explotar la seva pròpia via fèrria fins a la capital del Principat, construint en ella una imponent estació. Montcada, a més de continuar sent l'entroncament entre ambdues línies,



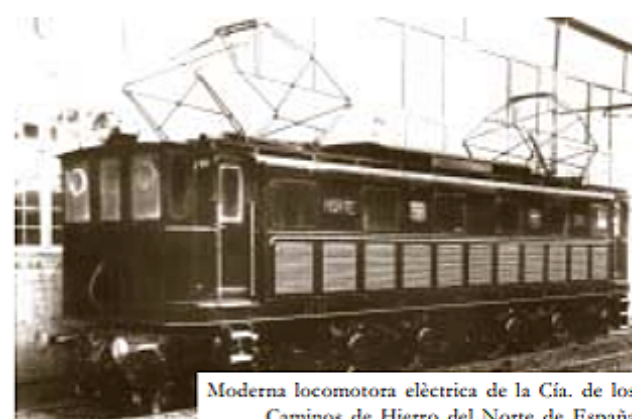
La estació de França de Barcelona, cap de la línia de França que passava per Montcada



Locomotora de gran poder utilitzada en la línia de França per la Cía. de M.Z.A.



Automotor que prestava servei a la línia de França de la Cía. de M.Z.A.



Moderna locomotora elèctrica de la Cía. de los Caminos de Hierro del Norte de España

passava a quedar unida amb Barcelona, no ja mitjançant una línia, sinó mitjançant dues.

Mentrestant, la línia de Granollers havia estat perllongada, encara que no cap a Sant Joan de les Abadesses. Després de la sortida de l'equip encapçalat per Manel Girona, els nous directius de la societat van abandonar el projecte i van decidir dirigir-se cap a zones de més fàcil orografia i major densitat de població. Així, la prolongació va tenir lloc cap a Girona i la frontera francesa. En conseqüència, i a partir de 1862, els montcadencs van quedar units per ferrocarril amb Saragossa i amb Girona, a més de Barcelona, amb la que podien relacionar-se a través de qualsevol de les dues línies. Novament, la vinculació ferroviària de Montcada no anava a quedar aquí. La traïció de l'equip dirigent de la societat del Camino de Hierro del Norte a la idea de connectar la conca carbonífera de Sant Joan de les Abadesses amb la industriosa capital catalana, anava a donar lloc a nous projectes.

La desitjada línia de Sant Joan de les Abadesses

Com la necessitat de comptar amb combustible autòcton era tant o més necessària que quan es va renunciar a la idea, diversos promotors seguien intentant materialitzar el projecte. Després de molts fracassos, els empresaris catalans Fèlix Macià Bonaplata i Eugeni Broccá Sagnier van fer realitat la primera part del somni en aconseguir que el ferrocarril arribés a Vic el 8 de juliol de 1875. El traçat partia de l'enllaç establert a Granollers amb la línia de Girona, per aquell temps en mans de la *Compañía de los Caminos de Hierro de Barcelona a Francia por Figueras*.

Un cop a la capital osonenca, Macià va arribar a un acord tripartit amb la societat minera *El Veterano*, que explotava les concessions mineres d'Ogassa i Surroca, i amb la *Sociedad Catalana General de Crédito*. Ell aportava el ferrocarril en explotació entre Granollers i Vic, *El Veterano* les seves mines i instal·lacions i la *Catalana* el capital per prosseguir la construcció de la línia fins Sant Joan de les Abadesses. De l'acord neixia la societat *Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas*.

Després de la intensa tasca constructiva duta a terme, el ferrocarril arribava a Torelló l'1 d'agost de 1879 i a Sant Quirze de Besora el 20 d'octubre posterior. Ja al 1880, ho feia a Ripoll el 20 de juny i a Sant Joan de les Abadesses el següent 17 d'octubre. El llarg camí cap a les conques carboníferes pirinenques havia finalment conclòs.

La tercera línia fèrria de Montcada

Però amb la línia acabada anava a repetir-se quelcom semblant al que havia ocorregut amb la de Saragossa quan aquesta es va veure en la necessitat de construir un tram propi entre Montcada i Barcelona. La societat explotadora del ferrocarril carbonífer es trobava amb que per conduir la seva producció fins als centres barcelonins de consum, devia transitar necessàriament, entre Granollers i Barcelona, per una línia propietat d'una altra companyia (la ja llavors anomenada dels *Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia*) que, evidentment, exigia el pagament del corresponent cànon.

Per aquest motiu, i per deslliurar-se d'aquesta servitud, la *Sociedad Catalana General de Crédito* va sol·licitar una línia pròpia entre Llerona (des d'on partiria el tram en la línia Granollers-Sant Joan de les Abadesses) i Sant Martí de Provensals (immediat a Barcelona). El Govern va accedir a la petició el 1882, autoritzant-se la construcció de tres estacions en el recorregut: Parets, Mollet i Montcada. Iniciades les obres el 1884, dos anys després, és a dir, el 1886, entrava en funcionament el nou tram ferroviari encara que quedava per executar l'estació terme a Barcelona. Aquesta devia situar-se en el triangle format pels carrers de Marina i Diagonal, així com per l'avinguda de les Corts Catalanes, i devia comptar amb grans edificis capaços d'albergar les oficines de la societat. Al costat de l'estació estava previst establir una gran esplanada per al dipòsit del carbó procedent dels jaciments d'hulla pirinencs.

Malgrat aquests projectes, la societat *Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas* va entrar immediatament en una greu crisi financera que va motivar que, el 1887, hagués de lliurar l'explotació ferroviària i minera a la *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España*. Com aquesta ja disposava a Barcelona d'una gran estació (la de la línia de Saragossa), doncs s'havia fet també càrrec, en 1878, de l'explotació del traçat procedent de la capital aragonesa, el complex ferroviari projectat al costat de l'actual plaça de les Glòries Catalanes, no va arribar mai a construir-se. El que sí va quedar per a sempre va ser el tram d'unió entre Barcelona i Llerona. I amb ell, les tres estacions del recorregut. Una d'elles, novament, la del municipi de Montcada. Així, la població va passar a comptar amb la tercera de les línies destinades a travessar el seu territori

Una gran herència

La configuració ferroviària de Montcada no només crida l'atenció per l'elevada concentració de traçats que al seu través recorren. Tampoc pel gran nombre d'estacions que, com a lògica conseqüència del nombrós d'aquests traçats, jalonien el municipi. Al costat d'això, il·lustra profundament sobre els criteris i la manera en base als quals es va desenvolupar el procés inicial de gestació i construcció de la nostra xarxa ferroviària.

Lluny de la necessària planificació i d'unes estructures financeres estables que possibilitessin un procés constructiu sòlid i racional, la creació del nostre entramat ferroviari va ser fruit de la imprevisió més acusada. En molts casos, conseqüència directa de l'actuació personal d'entusiastes decidits a dotar al país d'infraestructures que creien necessàries. En uns altres, de pures maniobres especulatives amb objectius de rendibilitat a curt termini. Entre un cas i l'altre, conseqüència d'actituds prudentes de signe canviant en atenció als vaivens de situacions polítiques, econòmiques, socials... Tot això en el permanent escenari d'un mercat de valors amb un sostre que incapacitava la realització dels capitals mínimament necessaris per a la materialització de moltes de les iniciatives plantejades.

No es va fer tan bé com devia fer-se. Encara i així, es va fer. Les dificultats orogràfiques, les limitacions financeres, les incapacitats tècniques, les insensibilitats administratives... Tot va ser vençut. A pesar d'aquests obstacles, i encara entre aferrissades rivalitats, greus incerteses i desesperants contratemps, gràcies a la ferma creença d'alguns en el nostre futur col·lectiu, podem comptar avui amb una xarxa ferroviària, sinó exemplar, sí, al menys, digna. I capaç, sempre que l'absència de visió o la mala gestió no ho impedeixin, de jugar l'important paper per al que ens va ser llegada pels que amb tant d'esforç la van construir, deixant-se gran part de la seva vida i de les seves il·lusions.

I si no, bé tenim l'actual Montcada i Reixac, exemple paradigmàtic de com arribar a generar, des del caos, una perfecta simbiosi entre territori, societat i infraestructura ferroviària.

CARLES GUASCH

Fotografies: Centre d'Estudis Històrics del Ferrocarril Espanyol, Cercle Històric Manel Girona, Arxiu Gràfic Català i Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú



Estació de Montcada de la línia de França



Cartell ferroviari de Montcada i Reixac