

Lluís Garcia Rifà

EL FERROCARRIL DE

# Llerona a Sant Martí de Provençals

Nº:

13



# El Ferrocarril de Llerona a Sant Martí de Provençals

## ÍNDICE

PRÓLOGOS	pàg. 4
LOS ANTECEDENTES	pàg. 8
EL PORQUÉ DE LA LÍNEA DE LLERONA A SANT MARTÍ DE PROVENÇALS	pàg. 17
OTRO CONVENIO	pàg. 24
LA CONSTRUCCIÓN.	pàg. 32
LA INAUGURACIÓN	pàg. 34
EL FINAL DE LA SFMSJA.	pàg. 36
LAS ESTACIONES	pàg. 46
REFERENCIAS	pàg. 48



### CRÉDITOS

Primera edición (2021)  
© de la edición: Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (2021)

**Texto:** Lluís Garcia Rifà

**Fotografía de portada:**  
Estación de les Franqueses, Corró de Vall, Llerona y Marata. Lluís Garcia Rifà (enero 1985)

**Fotografías:**  
Joan Mas, Institut d'Estudis Fotogràfics de Catalunya, Arxiu Municipal de Granollers, Lucien Roisin, Crisant Palau, Bloc de Xavier Colom, Arxiu Històric de Roqueta, Bernat Borràs (www.trens.cat), Google Earth, Francesc Ribera, Col·lecció Jordi Marqués, Joan Guardia, Jesús Cano i Lluís Garcia Rifà.

**Fuentes Documentales:**  
Gaceta de los Caminos de Hierro (varios siglo XIX). Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona 30-3-1882, Gaceta

de Madrid (varios siglo XIX). El Congost 16-5-1886. La Cuenca carbonífera de Surroca-Ogas, Ripollés-Catalunya, España. Monografías del Museo de Ciencias Naturales 4, 2007 - Julio Gómez-Alba. Anuario de la Associació d'Excursions Catalana 1882. Pere Pascual y Domènech: «El Ferrocarril carbonífero de San Juan de las Abadesas». Boletín de l'Associació Catalana d'Excursions Científiques 1880. Eco de la Montaña 30-4-1864. Ley General de Ferrocarriles 1855. Los Negocios 1882. La Voz del Pirineo 25-5-1882. Memoria TBF 1883. Industria e Inventiones 1884. Fondo Histórico de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Memoria Catalana General de Crédito 1884-1885-1886. Archivo La Vanguardia 11-4-1884. La Publicidad. 3-8-1884. El Diluvio 25-2-1885, 11-5-1885. El Llano de Vich 10-4-1886. Memoria (1886) de la Junta General de Accionistas de la Sociedad del Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas 10-6-1887. Revista Minera, Metalúrgi-

ca y de Ingeniería - número 1135, 1887. Memoria de los Caminos de Hierro del Norte de España 1887. Francisco Wais y San Martín-Historia de los Ferrocarriles españoles 1974. La Dinastía 8-07-1885. Ley General de Caminos de Hierro 3-06-1855. Nueva Lucha 25-01-1888.

**Coordinación:** Núria Codina

**Diseño colección:**  
ESSA Estructura de Comunicació, SL

**Maquetación:**  
ESSA Estructura de Comunicació, SL

**Impreso:** Impremta Pagès

**ISBN:** 978-84-09-29684-2

Reservados todos los derechos. Esta publicación no puede ser reproducida, ni en parte, ni en todo, ni registrada en, o enviada por, un sistema de recuperación de información, por ningún medio ni por ninguna forma, sea mecánico, electrónico, fotoquímico, electroóptico, magnético, por fotocopia, o cualquier otro, sin el permiso previo y por escrito del editor.

# El ferrocarril de Llerona a Sant Martí de Provençals

*Muchos lectores probablemente de entrada no reconocerán qué ferrocarril puede ser este que iba de Llerona a Sant Martí de Provençals. Si les decimos que estamos hablando de un tramo*

*de la actual línea R3 de la red de Cercanías de Catalunya, seguramente ya sabrán situarse. En particular, es el tramo que transcurre entre la estación de Montcada Bifurcació y la de Les Franqueses del Vallès..*

*Los orígenes de esta línea son bien especiales, como se podrá comprobar en el libro. Una de sus características distintivas es que su recorrido es paralelo a otra línea de ferrocarril preexistente y, por tanto, le hacía la competencia. La de Barcelona a Francia por Granollers. Este hecho era muy poco habitual entre los ferrocarriles construidos en el siglo XIX en España.*

*Otra de sus características distintivas es que es la única línea de las cercanías de Barcelona que, nada más salir de la ciudad, aún dispone de vía única. Igual que cuando la construyeron. Esto provoca actualmente que su capacidad quede ahogada y que la regularidad del servicio se vea perjudicada, debido a la necesidad de hacer los cruces de los trenes solo en las estaciones.*

*Situados ya en el siglo XXI, la duplicación de la vía hasta Vic o, como mínimo, hasta La Garriga, es una necesidad y una reivindicación que ya hace demasiadas décadas que espera verse alcanzada. Ya están en curso las*

*obras de duplicación de la vía en el tramo entre Parets y La Garriga, uno de los cuellos de botella principales de la línea. Estas obras están entre las más necesarias para poder mejorar los tiempos de recorrido y la calidad del servicio a esta y, de paso, a las demás líneas de la red de Barcelona. Obras que es de desear que se desarrollen con celeridad y sin interrupciones, por el beneficio que supondrán para los viajeros de las poblaciones servidas por la línea de Barcelona a Puigcerdà.*

*Si queremos que la movilidad presente y futura de las personas se desarrolle de la manera más sostenible posible, hay que hacer muchas e importantes mejoras en la red ferroviaria de Catalunya. Especialmente en los ejes básicos donde la demanda es masiva y el ferrocarril puede hacer su papel de forma adecuada. La mejora de la línea entre Barcelona y Vic es una pieza importante en este proyecto de futuro.*

**Ricard Font i Hereu**

*Presidente de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya*



## El último tramo del ferrocarril del carbón

*Con la inauguración en abril de 1886 del tramo ferroviario entre Sant Martí de Provençals y Llerona, culminaba la construcción de uno de los ejes vertebradores de las comunicaciones ferroviarias del país. Desde entonces, la*

*línea, gestionada por la misma empresa, unía la capital con las minas de carbón de hulla de Sant Joan de les Abadesses en el Ripollès. Una aventura empresarial de largo recorrido pensada para abastecer de energía la industria textil y siderúrgica ubicada principalmente en el Barcelonès durante la primera revolución industrial para así no tener que depender de las importaciones de carbones procedentes mayoritariamente de Inglaterra.*

*Paradójicamente, sin embargo, la culminación de la línea ferroviaria coincidía con el fracaso de la explotación carbonífera del Ripollès y con un proceso de concentración empresarial del sector ferroviario que se tradujo en cambios de titularidad y pérdidas económicas. Por ello, la industrialización siguió adelante de la mano del centenar de colonias industriales levantadas en la orilla de los ríos Ter, Llobregat y Cardener que se aprovechaban de la energía hidráulica. Con todo, las poblaciones vallesanas conectadas por tren con Barcelona se vieron favorecidas económica y socialmente con el transporte ferroviario de cercanías: articulación de los mercados, aumento de la movilidad, acceso a los servicios, etc.*

*Esta publicación es el resultado de una cuidadosa investigación llevada a cabo por Lluís Garcia Rifà sobre las vicisitudes de la construcción del tramo ferroviario Sant Martí de Provençals - Llerona, el último capítulo de la historia de la línea ferroviaria Barcelona - Puigcerdà.*

Santi Ponce i Vivet

UVIC-UCC





## LOS ANTECEDENTES

Esta línea, nacida de un mal acuerdo entre dos compañías —FC Tarragona-Barcelona-Francia (TBF) y la Sociedad del Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas (SFMSJ), y destinada inicialmente a llevar el carbón de Ogassa al centro de la capital catalana, se convertirá, en el transcurso de los años, en una línea suficientemente importante que comunicará con Barcelona pueblos y ciudades muy poblados. Este desarrollo no fue nunca previsto por sus constructores confiados siempre en el transporte de carbón.

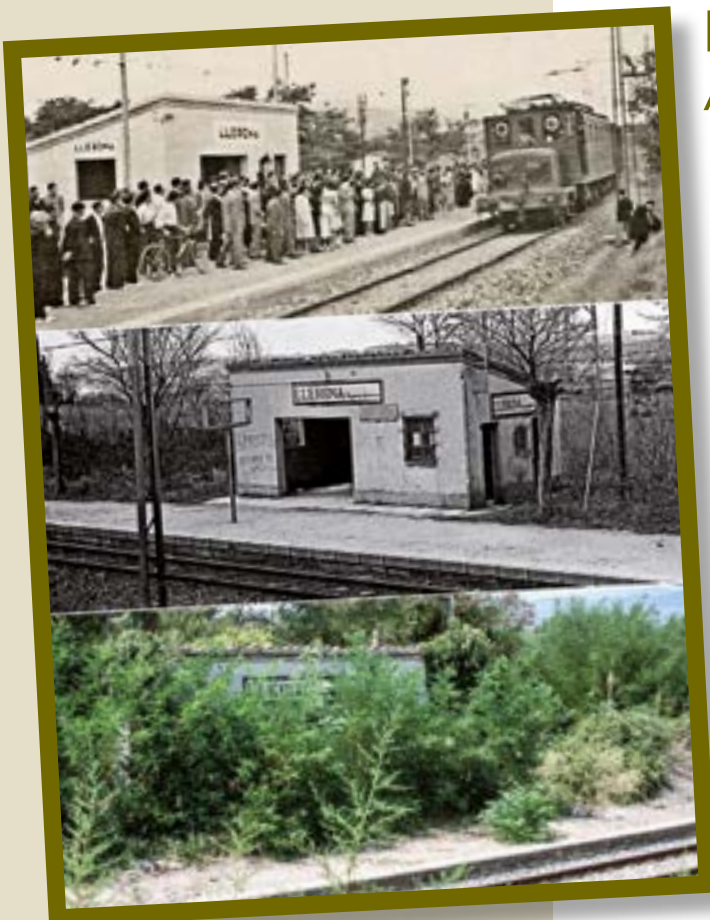
Podríamos decir que el origen de todo comienza en 1761, cuando se descubre este mineral en Ogassa y que dará nombre a la Conca de Sant Joan. Hacia el 1786 los productos de Surroca-Ogassa eran consumidos por «[...] más de un centenar de fraguas establecidas en el importante centro siderúrgico que era la comarca de Ripoll. [...]». No fue hasta 1838 que el figuerense —nacido en Mataró— Joaquim de Romà registra las minas a su nombre y que, por diversas circunstancias, las traspasa a dos personas

(a Laurent Garcias y a «otras personas» que en 1844 formarán la empresa El Veterano Cabeza de Hierro, más adelante llamada El Veterano). Con esta última sociedad se organiza una serie de desavenencias, pleitos, demandas, discusiones,

incumplimientos, etc. que hará retrasar la construcción de un ferrocarril indispensable para llevar el carbón a las nacientes industrias que, en gran parte, estaban en Barcelona y sus alrededores. El primer intento fue un ferrocarril que, bajo el nombre de «Camino de Hierro de la Serenísima Señora Infanta D.<sup>a</sup> María Luisa Fernanda», construido con tramos de planos inclinados y con tracción a sangre, pretendía llegar al puerto de Roses y de allí a Barcelona. Esta solución, impulsada por Romà, se descartó por inviable a favor del enlace directo con Barcelona.

Joan Bautista Perera, cónsul honorario de Uruguay y a la vez presidente del Veterano, solicita en mayo de 1847 autorización a S. M. para hacer estudios de un ferrocarril de las minas de Ogassa en Barcelona, solicitud autorizada el 17 de junio de 1847. En 1849 se publican su plano y su memoria. Cabe decir que el proyecto era con vía doble y el trazado era por Sant Hipòlit de Voltregà y sin subvenciones públicas. La estación de Barcelona estaba proyectada en la entrada del Passeig de Gràcia. El Sr. Perera traspasa los derechos a una sociedad formada por el Veterano con el nombre de Empresa del Camino de Hierro de Barcelona Sant Juan de les Abadeses con una composición asombrosa:

Junta de Gobierno en Barcelona == Excmo. Sr. D. Antonio Satorras, Senador del Reino y propietario, Presidente == Sr. D. José Dulcet, del comercio y propietario == Sr. D. Pedro Moret, del comercio y propietario == Sr. D. Antonio Miarons, del comercio, fabricante y propietario == Sr. D. Francisco Ferrer y Busquets, abogado y propietario == Sr. D. Ramón Adzeries, abogado



Apeadero de Llerona —Fue inaugurado el 30 de julio de 1944, y sin servicio desde 1993. En el 2016 el alcalde Francesc Colomé, pedía el rescate de este apeadero. Primera: autor desconocido (1944). Dos siguientes de Lluís Garcia Rifà (1985-2011).



Primer enlace Les Franqueses - Granollers Centre. Trazado original de la línea que en el 2000 se desmanteló. Lluís Garcia Rifà (1985-2011).





Puente sobre la Riera de Carbonell o de Corró. Único elemento que queda del trazado original de la línea en el tramo Granollers Centre en Les Franqueses. Lluís García Rifà (2011).

y propietario == Sr. D. Juan Agell, hacendado y catedrático de la Universidad de Barcelona == Sr. D. Fèlix Macià y Gelbert, del comercio y propietario

Junta «auxiliar» (las comillas son mías) en Madrid:  
 == Ilmo. Sr. D. Pascual Madoz, Diputado a Cortes, Presidente de la Junta == Excmo. Sr. Marqués de Valdegamas, Diputado en Cortes == Excelentísimo Sr. José Baldasano, General de Marina y Senador del Reino == Excmo. Sr. D. Jaime Ceriol, banquero y diputado en Cortes == Excmo. Sr. Pedro Rabin, médico de Cámara y Senador del Reino == Excmo. Sr. D. Ramón Perez Seoane, Conde de Veli y Senador del Reino, Excmo. Sr. D. Félix María Messina, General de Infantería y Senador del Reino == Ilmo. Sr. D. Luis Sagasti, diputado a Cortes.

Director Gerente == Sr. D. Juan Bautista Perera, cónsul de Uruguay y propietario.

Banqueros == El Banco de San Fernando y el Banco de Barcelona.

Nombres hay muchos e importantes, pero dinero aportado, poco, así que el proyecto caduca y serán Charles Auguste Moreau, Corbière y el Conde de Seraincourt que, representados por Miquel Ravella y Vilà, encargan a Ildefonso Cerdà² hacer los estudios pertinentes. Para la financiación se firma en 1857 un contrato con Mr. Manzeau, banquero de París, y para la construcción se contrata al ingeniero Mr. Belaney. El 5 de agosto de 1857 se otorga la concesión, esta vez ya con el ferrocarril de Granollers-Barcelona (Francia) construido y, por tanto, la línea es a partir de la capital vallesana hasta Sant Joan de les Abadesses.

La muerte de Ravella llevará todo el proyecto al desastre.

Instituciones y ayuntamientos catalanes hacen una fuerte campaña para que el gobierno de la nación favorezca la línea que finalmente acabará con la publicación de una ley en diciembre de 1861 que aprueba su construcción. En Osona y Ripollès la alegría es inmensa y se organizan actos de celebración por todas partes. Se anuncia la primera subasta para el 14 de febrero de 1863, que gana Alejandro Bengoechea, persona que ocultaba los verdaderos postores: unos inversores ingleses, encabezados por Henry Breusing, con una oferta que dejó a todo el mundo boquiabierto. La compañía recibirá el nombre de «Compañía del Ferrocarril de Granollers a San Juan de las Abadesas». El ingeniero nombrado es John D. Barry, que también hace un proyecto hasta Puigcerdà. Empiezan las obras el 23 de mayo de 1863, cerca de La Garriga. Inesperadamente, Mr. Breusing se retira y lo sustituye Laurent Louis Mouton, presidente del ferrocarril Hainault y Flandes. Las obras avanzan correctamente, pero la situación política no ayuda: el 9 de enero de 1866 el capitán general de Catalunya, Fernando Cotoner, declara en estado de guerra las cuatro provincias catalanas. Los trabajos se ralentizan...

Estamos en 1866, el año fatídico para las bolsas, especialmente para los ferrocarriles, y también es el año en que se prometió que llegaría el tren a Vic, pero... el 12 de mayo, la Catalana General de Crédito y el Crédito Mobiliario Barcelonés quiebran. Esta circunstancia arrastra a la Bolsa de

Puente sobre la Riera de Carbonell o de Corró. Único elemento que queda del trazado original de la línea en el tramo Granollers Centre en Les Franqueses. El Señor de los Bertins. Jesús Cano (22-02-2009).



El tren d'en Rocabert, Corró d'Avall

La construcció de la connexió des de l'estació de Corró d'Avall (Les Franqueses del Vallès) amb Montcada s'efectuà el 1863 i la línia de Barcelona a Saragossa via Manresa deixà sense la seva primitiva funció el primer tram de 27 quilòmetres des de l'estació de França de Granollers a les Franqueses, trajecte inicial del ferrocarril a Ripoll i Sant Joan de les Abadesses.

La planificació de les dues línies s'atribuï a l'estació de les Franqueses on, mitjançant una locomotora de vapor del segle XIX assignada a aquest servei, es formaven els trens de vagonets destinats a la línia de Montcada, i posteriorment de RENFE, i de retorn recollia els vagonets destinats a l'estació de França de Barcelona - Sant Joan i Puigcerdà. Aquest tren, normalment no pare llarg, tenia un atractiu singular per a molta gent: a més a més, hi havia dos o tres viatges per setmana (el matí, al migdia i a la tarda) en què hi anava un cotxe de passatgers. En aquelles èpoques (dècada del 1930) s'el·lencava popularment com el tren d'en Rocabert, cognom d'un dels maquinistes d'aquesta línia.

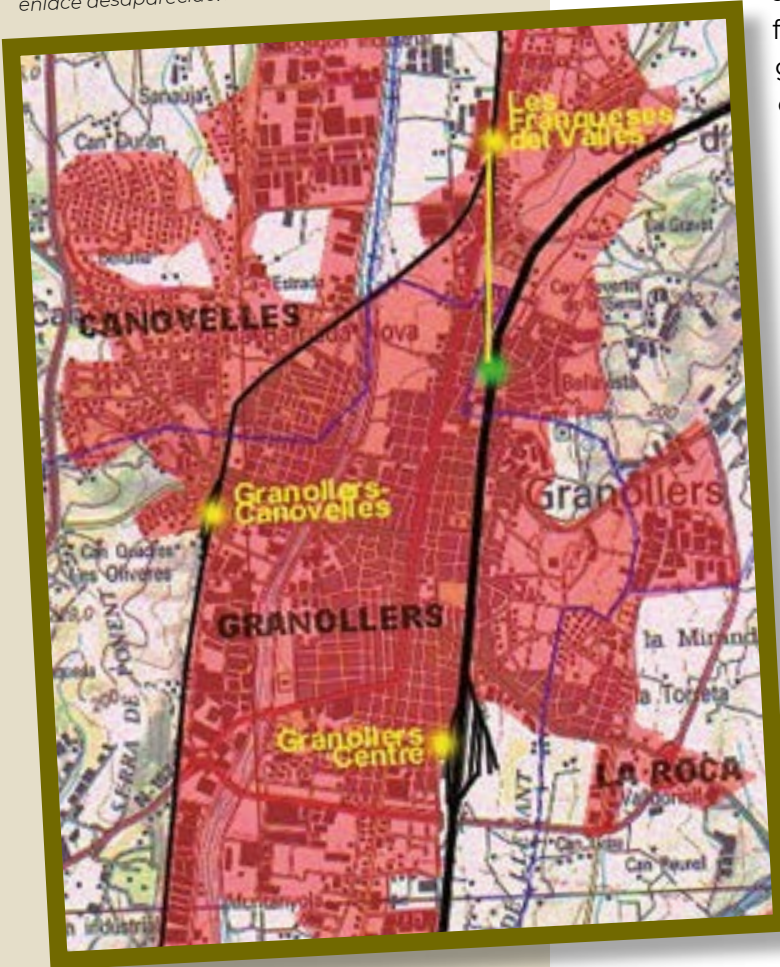
L'any 1988 la línia ja estava amagada de suprimir en el decret pla de tancament de línies de RENFE, ja que tenia una escassa utilització, excepte per emergències en la línia de França o del Nord i algun tren especial. L'any 1991 va ser tancada i a finals de l'any 2000 desmantellada, excepte el pont que creua la riera Carbonell, que separa Granollers i les Franqueses.

(El senyor dels Bertins)

<https://www.flickr.com/photos/cinglesbertins/340540606/>



Mapa donde se ve —en amarillo— el antiguo enlace desaparecido. Autor desconocido.



Barcelona, que en pocos días pierde la fabulosa cantidad de 50 millones de duros<sup>3</sup>. Aparte de la crisis general que atravesaban los FC, la inundación de títulos «averiados» de ferrocarriles, muchos de ellos endosados a Barcelona por

José de Salamanca, terminó de «rematar la faena». Finalmente, el 31 de octubre de 1866 el gobierno anula «[...] la autorización en virtud de la cual existe la Compañía del Ferrocarril de Granollers en San Juan de las Abadesas y en disponer que se proceda a su disolución, Manuel Orovio».

El siguiente será el belga Alexander de Lossy de Ville, que se adjudica la concesión el 10 de mayo de 1870 y que, a pesar de ser condecorado con «la Real y muy distinguida Orden española de Carlos III», organiza tal lío que acabará procesado y exiliado en Inglaterra. Finalmente, la empresa quebrará como resultado de las actuaciones del juzgado de primera instancia del «Distrito de las Afueras de esta ciudad, por falta de pago de los cupones vencidos en junio de 1872, previo mandato de ejecución que no pudo ser cumplido ni siquiera notificado por desaparición, fuga u ocultación de los representantes de la compañía deudora, fue declarada en quiebra por auto del Sr. Juez del expresado distrito, fecha 29 de agosto (1872) del mismo año». Las obras ya se habían parado el 21 de abril de 1872.

Finalmente, es Fèlix Macià y Bonaplata quien, en compañía de Eugeni Broccà y Sagnier (constructor)<sup>4</sup> logran, por traspaso el 13 de octubre de 1873, la responsabilidad de terminar las obras y hacer llegar el tren a Vic, hecho que se producirá el 8 de julio de 1875.<sup>5</sup>

Para llegar a Sant Joan se funda la Sociedad del Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas. Esta empresa estará formada por 20 000 acciones y serán socios: el Veterano, con 10 000 acciones como precio de la transferencia de las minas, establecimientos y anexos, 5 000 acciones para Fèlix Macià, como aportación de las obras ya realizadas hasta Vic, y La Catalana General de Crédito, que aportará el importe de construir el tramo de Vic a Torallas.

Finalmente, las obras comienzan el 15 de diciembre de 1877 y corresponde «[...] la gloria de deshacer el encantamiento y de terminar en menos de tres años una vía tan costosa y difícil como esta [...]» a la SFMSJ, con capital de la Catalana General de Crédito y como contratista a Bernard, Varinot y Cia.<sup>6</sup> Se inicia 1878 con un espectacular impulso. La compañía publica un bando ofreciendo trabajo a todo el que se presente. Esta posibilidad provoca, incluso, la llegada de muchas familias de las provincias del Migjorn. La inauguración hasta la estación de carga de cemento y carbón de Torallas se hace con toda solemnidad el 17 de octubre de 1880.<sup>7</sup>

Granollers MZA a punto de ser derribada.  
Foto: Joan Guardia (años 60).





Estación de Granollers MZA a pleno rendimiento. Final de línea del Fc. Sant Joan de les Abadesses a Granollers. Enlace con el Fc. de Barcelona a Girona y Portbou. Lucien Roisin (años 10-20).



## EL PORQUÉ DE LA LÍNEA DE LLERONA A SANT MARTÍ DE PROVENÇALS

El tramo de Granollers a Barcelona, con la duplicidad de líneas de diferente trazado que hoy puede parecer normal, no es más que, aparte de la falta de entendimiento entre compañías, una consecuencia lógica de la ausencia de una política de planificación de la red ferroviaria. Cualquiera podía hacer «su línea» con el fin de llegar a los grandes centros urbanos, a un puerto, a una explotación minera o a cualquier otro lugar. Desde el principio casi había tantas líneas de ferrocarril como empresas ferroviarias.<sup>8</sup> El nuestro es un ejemplo paradigmático: justo saliendo de Barcelona hay dos líneas para ir a Francia (Mataró y Granollers)<sup>9</sup>, dos para llegar a Zaragoza y Madrid

(Caspé-MZA y Lleida-NORTE) y la que nos está ocupando<sup>10</sup>. Por otra parte, difícilmente se habría dado esta duplicidad en el caso de ser una sola empresa la constructora de estos itinerarios. Esto, entre otras consecuencias, provocó una excesiva competencia con el consiguiente reparto de mercancías y pasaje que las empresas autóctonas no pudieron superar. Sin embargo, esta situación beneficiará a los usuarios, que dispondrán, a partir de entonces, de más opciones de transporte.

Si la construcción y explotación de las líneas catalanas, incluyendo la definitiva comunicación por ferrocarril de Barcelona

a Sant Joan de les Abadesses, se debe esencialmente al capital catalán, tarde o temprano su explotación no será, casi nunca, lo bastante rentable como para afrontar las deudas financieras que conllevó su construcción, terminando todas en manos de las dos grandes, MZA y NORTE, es decir: Rothschild y Pereire, que se repartirán el pastel ferroviario catalán y estatal, con gran perjuicio para los accionistas originales. Durante su dominación —hasta la creación de Renfe— fue París quien tomaba las grandes decisiones, y francesas también fueron muchas de las primeras constructoras, los primeros ferroviarios, material, modelos de gestión, etc. Incluso en Ogassa, sobre todo durante los primeros años de la explotación minera, la huella francesa se hizo notar y mucho: Federico Martín<sup>11</sup> y Passebois instalando una cementera, Xavier Doucloux, ingeniero de las minas, etc. pasando por los maestros mineros, picadores, etc. De todo ello, sin embargo, el país se verá beneficiado, si bien el entorno era durísimo. A modo de ejemplo, véase la impresión de un observador en las minas,<sup>12</sup> antes de la llegada del ferrocarril a Sant Joan (textual): «[...] el aspecto de los pobres trabajadores que parecen hombres despertados en medio de un profundo dormir. En ese día trabajaban 300 [...]».

...Y en el carbón de Ogassa radica el motivo de la construcción del ferrocarril que nos ocupa. Cabe recordar ahora que la construcción de la línea de Barcelona a Granollers era el primer



Estación de Granollers con unos interesados espectadores admirando un tren con doble tracción. IEFC (años 20).

Estación de Granollers con la cantina y el muelle cubierto. Archivo municipal de Granollers-AMGR. Archivo de imágenes (años 10).







Fotografía donde se puede percibir la estación (sin marquesina), el muelle de carga ya desmantelado, la báscula con la placa giratoria y una «suiza» entrando a la estación. Foto Joan Mas (años 70-80).

tramo para llegar a Sant Joan de les Abadesses: el transporte de carbón se hacía con caballerías, a basto y con carros en muchos tramos, por unos caminos infernales sobre todo en los primeros kilómetros.

Una vez inaugurada la línea de Granollers, uno de los principales socios, los Girona, salen del Consejo de Administración. Esta deserción comportará un cambio radical en el objetivo de la empresa, decantándose ahora por la línea Barcelona-Granollers-Girona-Francia que preveían con más rendimiento ante el imprevisible futuro del carbón de Ogassa, como veremos más adelante. La rama ferroviaria de Llerona (actualmente, Les Franqueses)<sup>13</sup> a Sant Martí de Provençals tendrá su origen, pues, en la necesidad de hacer llegar esos carbones directamente a Barcelona mediante una línea propia en todo el trayecto y no por la de Granollers-Centro en Barcelona, que es la que se utilizaba los primeros tiempos de existencia del FC de Sant Joan.<sup>14</sup> La estación de Granollers<sup>15</sup> había quedado como final de línea del tren de Sant Joan, situación que suponía, para sus viajeros, hacer transbordo con la adquisición de un nuevo billete para llegar a la capital. No hubo manera de entenderse con el fin de hacer llegar el tren de Sant Joan directamente a Barcelona. En cuanto al carbón no había más remedio que pactar el tráfico de los vagones para la línea y aquí radica, principalmente, el inicio de los problemas.

La cuestión del tramo de Granollers a Barcelona había empezado bien temprano: los propietarios de la línea del tren de



Estación de Granollers. Lluís Garcia Rifà (1985).

Estación de Parets. Crisant Palau (1920).



Granollers (o de Francia), inaugurada en 1854, se muestran muy pronto preocupados ante la posibilidad de perder la exclusiva del tramo de Montcada a Barcelona,<sup>16</sup> en favor del futuro ferrocarril de Barcelona a Zaragoza. (El 30 de marzo de 1857 había salido a información pública la construcción de la línea que llegará a Lleida en 1861).

Por otro lado, ante la posibilidad de algún acuerdo entre el FC de Sant Joan y el Barcelona-Zaragoza, los del tren de Granollers se mueven rápidamente y logran un pacto, el primero, que facilitara el tránsito de los convoyes de Sant Joan por su línea para evitar la construcción del tramo Llerona-Barcelona y que consistirá en el pago, por parte del FC de Sant Joan, de 1500 francos diarios después de los seis primeros meses de explotación conduciendo mil toneladas diarias de carbón y, antes de este tiempo, a proporción de lo que se transporte.<sup>17</sup>

Ya habían aparecido chispas durante los primeros tiempos de la construcción del tren a Sant Joan: los carriles, a bordo de los buques «Amaryllis» y «Sensitive», procedentes de Amberes, estaban a punto de llegar a Barcelona... Pero deberán transportarse con carros hasta Granollers al no ponerse de acuerdo con el precio del transporte por ferrocarril (Eco de la Montaña, 30-10-64).<sup>18</sup> El hecho de no ser la misma empresa el FC de Granollers a Barcelona y el de Granollers a Sant Joan de les Abadesses hace que, ya meses antes de la llegada del tren a Sant Joan (octubre de 1880), se plantee definitivamente la idea de llegar directamente a Barcelona: en la Ga-



Estación de Granollers Norte. Lluís Garcia Rifà (2011).



Parets del Vallés.  
Lluís Garcia Rifà (2014).



Parets del Vallés. Autor desconocido (años 40-50).



Parets del Vallés desde el puente  
de la Avinguda Catalunya.  
Lluís Garcia Rifà (2015).



ceta de los Caminos de Hierro (GCH) del 9 de mayo de 1880 sale una autorización del 13 de abril de 1880 para hacer estudios de un FC de Granollers a Barcelona a cargo de la Catalana General de Crédito,<sup>19</sup> propietaria de la mayoría de acciones del FC en Sant Joan. El caso es que el peaje que pagaba este ferrocarril les parecía excesivo, aunque el importe estaba regulado por la Ley General de Ferrocarriles, art. 31, 34, 35 y 36, por todo lo que hace referencia al transporte de material, viajeros y mercancías,<sup>20</sup> así como las condiciones y los pactos específicos establecidos en las respectivas concesiones. También se tenían que solucionar los problemas que originaban la llegada de los carbones a Barcelona, ya que no se disponía de un lugar adecuado ni de almacenes propios, cuestión que no solucionaba correctamente la empresa del ferrocarril de Granollers. Por todo ello, mientras se negociaban los precios, se estaba estudiando la concesión de la nueva línea por parte de la Catalana General de Crédito (verdadera propietaria de la SFMSJ).<sup>21</sup> La decisión estaba tomada, pues, y en estas circunstancias, resultaba difícil un entendimiento con TBF,<sup>22</sup> futuros competidores en el tramo común. En abril de 1882 se presentará el proyecto de construcción en el Congreso dels Diputats con los estudios ya hechos en 1881. Se preveía la estación en el triángulo formado por la calle Marina, Gran Vía y Diagonal. Se autorizaba la construcción de la línea a favor de la Catalana el 4 de agosto. Mientras tanto, subsistía la necesidad de un entendimiento y un encuentro entre una comisión de la Companyia de Sant Joan y el gerente de la TBF hace que lleguen a un acuerdo que, con pocas variaciones, es aceptado por el Consejo de Administración de esta compañía el



Estación de Mollet Santa Rosa.  
Autor desconocido (1910).





Estación de Mollet Santa Rosa. Lluís García Rifà (1985).

31 de agosto de 1882. Tras varias «incidencias» para retocar pequeños detalles de las bases del convenio, la SFMSJ recibe, con gran sorpresa, la siguiente notificación: «Compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia. Dirección Particular. Sr. D. Antonio Canadell. Muy Sr. Mío: Cúmpleme manifestar a V., que el Consejo no ha aceptado el proyectado convenio con la Compañía de San Juan. De V. Afectísimo amigo q.b.s.m. - Claudio Planas. - 24 de noviembre de 1882 ».<sup>23</sup>

Si bien el acuerdo era con la empresa ferroviaria, faltaba la aprobación de la Catalana. Esta respuesta dejó a todos los componentes de la Junta boquiabiertos. Furiosos, se inicia con carácter de urgencia la solicitud del permiso para construir el enlace directo con Barcelona.

Pero... ¿de qué trato o convenio hablamos? Pues ni más ni menos que de la compra, por parte de la Catalana, de la línea de Granollers a Barcelona. Según un artículo de «El Liberal» de 19 de mayo de 1882, esta operación representaba un «gran beneficio para el ferrocarril de Francia que, obligado al sostenimiento de dos líneas hasta el empalme (la de Mataró y la de Granollers), la del interior<sup>24</sup> solo le originaba pérdidas, porque sin alimento bastante, por la concesión venía la Empresa mal de su agrado obligada a sostenerla.



Estación Mollet-Santa Rosa. Lluís García Rifà (2012).



Estación de Mollet Santa Rosa. Lluís García Rifà (1985-2012).



[...] pues bien, por una de estas extrañas anomalías a que de buen grado daríamos el nombre de rarezas, esto, que a todas luces era un buen negocio para el ferrocarril de Francia, fue rechazado, suscitando obstáculos y dificultades que, de mucha monta serían cuando antes que pasar por ellas, prefirió la Catalana hacerse una línea propia que

prolongando la de San Juan de las Abadesas viniera a morir a las puertas de nuestra capital». <sup>25</sup> A pesar de esta crónica, el tiempo se convertirá en testimonio del acierto de la decisión del FC de Granollers. Lo cierto es que se daba por hecho la construcción de la línea en Sant Martí de Provençals y, si tenemos en cuenta que el trazado era paralelo al FC en Zaragoza, <sup>26</sup> no es de extrañar una cierta prevención a un posible acuerdo entre las dos compañías (como, en parte, así fue) que podría llegar a dar continuidad a la línea de Zaragoza hacia Francia... <sup>27</sup>

Ya en 1883 la Catalana había convenido con el Norte la construcción de la línea paralela a la de Zaragoza en el tramo de Montcada a Barcelona. En otro momento, también hubo un intento de construir una doble vía de Granollers a Barcelona en el tramo del TBF, pero no se llega a ningún acuerdo debido, principalmente, a la competencia que inevitablemente habría entre las dos compañías. <sup>28</sup>



Estación de Montcada Ripollet.  
Lluís Garcia Rifà (1985).



Estación de Montcada Ripollet. Lluís Garcia Rifà (2012).



## OTRO CONVENIO

Estación Santa Perpetua-La Florida.  
Lluís Garcia Rifà  
(2013).



Estación Santa Perpetua-La Florida.  
Artísticos bancos en el andén.  
Lluís Garcia Rifà (1985).

Con todo, los intentos para llegar a un acuerdo para mantener la exclusiva del enlace con Barcelona continuaron: en la memoria de TBF del año siguiente (1883), leída en Junta General el 4 de mayo de 1884 y a petición de un accionista «dio también el director gerente cuenta del espíritu y tendencia que han tenido las

negociaciones habidas por un convenio entre la Compañía (TBF) y la de San Juan de las Abadesas. Demostró a entera satisfacción de los señores accionistas las facilidades que la Compañía de Francia había dado a la de San Juan para el desarrollo de su objeto y de su tráfico, considerándola siempre como su hermana y a sus líneas como a una hijuela suya a quien debía favorecer y había favorecido siempre hasta llegar a ofrecerle reducir el peaje a menos de la mitad del precio de la ley. Dijo también el Sr. Planás que el Consejo se había conducido con grande caballerosidad en las negociaciones

habidas para llegar a un acuerdo a fin de evitar la construcción de la línea de San Martín de Provencals a Llerona, que,

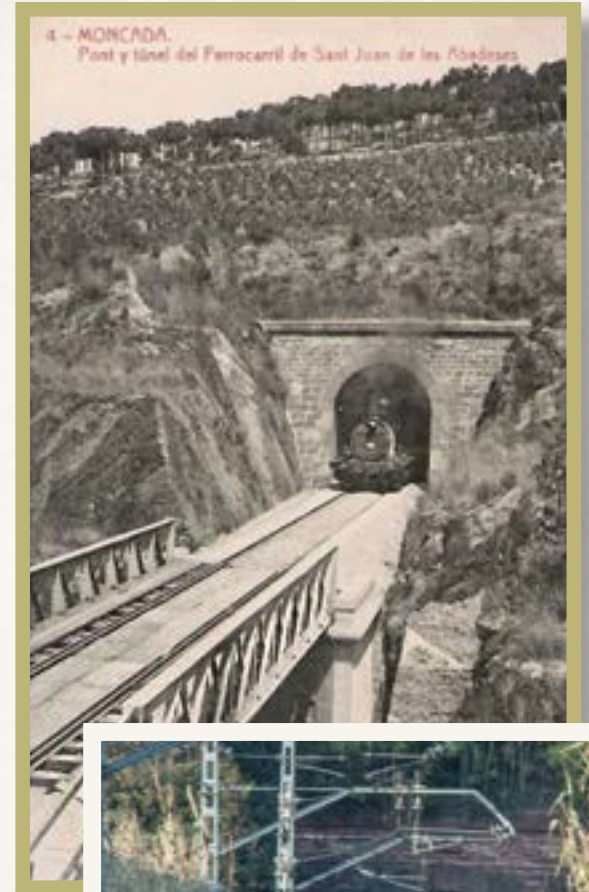
Montcada Reixac. Locomotora a vapor en el túnel de la Fermina. Autor desconocido (Años 20).

como línea doble, consideraba había de ser, si no perjudicial al país, inútil para el tráfico de la zona. Después de estas explicaciones, la Junta General, a petición de uno de los accionistas, adoptó como propias las manifestaciones hechas por el Consejo, declarando que este había tratado el asunto como debía tratarlo y que su conducta quedaba aprobada por unanimidad».<sup>29</sup>

Este convenio o «acuerdo», fechado en noviembre de 1883, consta de 10 apartados (o bases) y uno provisional.

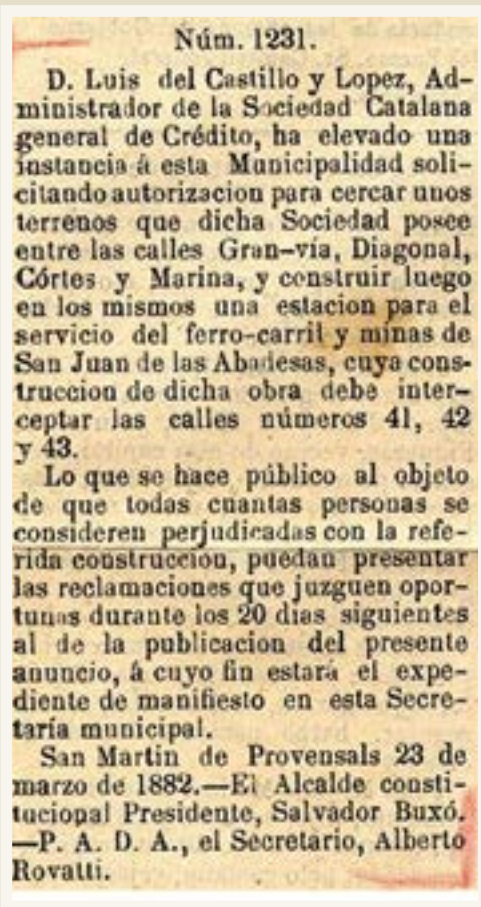
Comienza diciendo:

«Las Compañías de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia y de San Juan de las Abadesas animadas del mejor deseo de procurar a la vez que el mejor acierto en la gestión de los intereses que representan, el que no se inviertan capitales en líneas que en nada aumentan la riqueza general del país, [...] y en previsión de la competencia que representaba la línea de Barcelona a Zaragoza «se compromete la Compañía Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas a verificar todo el tráfico entre Barcelona y sus líneas durante los años que esté en vigor el presente contrato, sirviéndose exclusivamente de la línea de la Compañía de Tarragona a Barcelona y Francia en la parte comprendida entre el Empalme<sup>30</sup> de San Martín de Provencals y la Estación de Granollers».



Montcada Reixac.  
Túnel de la Fermina.  
Lluís Garcia Rifà (2012).





Solicitud para cerrar los terrenos para construir la estación de Sant Martí de Provençals (1882).

En cuanto a las bases:

- 1ª La Companyia de Sant Joan se compromete a construir una estación a dos o tres kilómetros de la estación de Francia, donde empalmará con la de Sant Martí de Provençals.
- 2ª La TBF no expedirá billetes en la estación de Francia por la línea del Ferrocarril de Sant Joan.
- 3ª La Cia. de Sant Joan tendrá total libertad para circular con sus trenes por la vía propiedad de TBF.
- 4ª El FC de Sant Joan podrá establecer los trenes que crea convenientes, según las diferentes «temporadas».
- 5ª «Del tráfico que se facture en Barcelona (estación de la Compañía de San Juan) y del que se tome o facture por los trenes de la misma en cualquiera estación de la línea de Francia, desde la del Clot, Hasta la de Montmeló, ambas inclusive, con destino a la línea de San Juan y viceversa, la Compañía de San Juan pagará a la de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia un peaje fijo a todo evento de ciento veinticinco mil pesetas anuales [...] Por el párrafo anterior queda privada la compañía de Francia de tomar viajeros y mercancías con destino a la línea de San Juan [...]».
- 6ª Por el tráfico parcial entre estaciones en el tramo propiedad de la línea de Francia, esta cobrará las dos terceras partes del importe del transporte, no pudiendo modificar la Companyia de Sant Joan el importe de los precios establecidos por la Cia. de TBF.
- 7ª En caso de necesidad o por orden gubernamental, la TBF instalará una segunda vía sin que ello represente ningún coste a la Cia. de Sant Joan.

8ª La TBF gestionó los permisos necesarios para establecer una línea telegráfica en el trayecto del «Empalme» a Granollers por el servicio de la línea de Sant Joan, yendo a cargo de esta los gastos que de ello se originen.

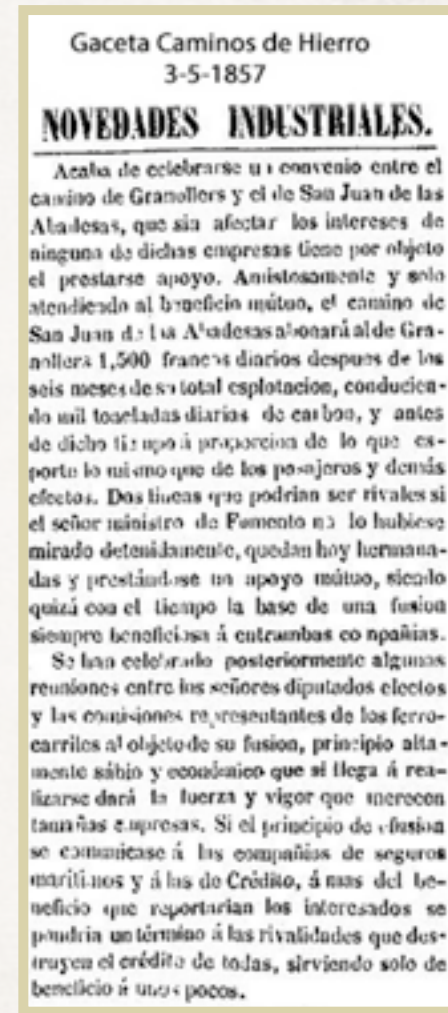
9ª El contrato tendrá una validez de 25 años.

10ª Las diferencias de interpretación de cualquier parte de este convenio serán resueltas por dos personas nombradas por ambas compañías respectivamente.

Base transitoria: la compañía de Sant Joan se obliga a presentar este convenio a la aprobación de la Junta General antes de un mes una vez aprobado el convenio por la Junta. Una vez se disponga de los permisos necesarios, la Cia. de Sant Joan construirá la estación y la línea hasta el empalme con la línea de Francia, dentro de un período de entre nueve y quince meses.<sup>31</sup>

Este es el acuerdo al que llegan ambas compañías ferroviarias, pero a la hora de la verdad la TBF se tuvo que entender con la que denominaban «suprema directora», la Catalana General de Crédito, y saltó otra sorpresa: la Catalana no era una empresa ferroviaria, sino constructora, pero tenía los derechos de la línea de Llerona a Sant Martí de Provençals desde 1882. La empresa del FC de Granollers intentó el pacto, ahora con la constructora,<sup>32</sup> pero no se pudo llevar a cabo, ya que esta vez la Catalana se quería sacar de encima la línea:

«Pero en vano; a los primeros momentos de negociar con la Catalana pudimos convencernos de que su objeto no era en verdad tratar con nosotros de un contrato de peaje y de servicio, sino hacer que tomáramos sobre nosotros por compra o fusión la línea de San Juan. Excusado es decir a los Sres. Accionistas que en ningún concepto y de ninguna manera



Contrato de convenio entre el Tren de Granollers a Barcelona y el de Sant Joan de les Abadesses (1857).



Estación de Montcada Reixac. Lluís García Rifà (1985).



Estación Montcada Reixac. Lluís García Rifà (2012).

podía convenirnos ni dar oídos siquiera a proposiciones para adquirir una línea de escaso tráfico grabada con 50.000 duros por kilómetro en obligaciones y unas minas de escasa proyección pues solo hay carbón para 30 años, cuya explotación aún muy mezquina exige obras y capitales de consideración. De ahí, pues, que la Catalana no haya admitido las bases por nosotros presentadas y que atenta al deseo de dar largas a un negocio ruinoso y al beneficio que para ella ha de representar la construcción, haya inspiración la proposición de ley últimamente presentada al Congreso de la que nos habló el Sr. X». <sup>33</sup> (GCH, 23-4-1882).

Por otra parte, la opción del Llerona-Sant Martí quedará definitivamente aprobada el 6 de junio de 1883 cuando sale la RO otorgando «... a la Sociedad Catalana General de Crédito la concesión del ferrocarril que partiendo de San Martín de Provensals (Barcelona) empalme cerca de Granollers con lo que desde esta villa se dirige a San Juan de las Abadesas...».

Es en esta situación que la Catalana encuentra finalmente la manera de deshacerse de la línea, que no es otra que endosarla a la Sociedad del Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas llegando al acuerdo de traspasar la titularidad de la línea a favor de esta última. En fecha de 3 de enero de 1884 la Junta del FMSJ

aprueba la adquisición y la sanción real es del 9 de febrero de 1884. Con el fin de hacerle frente, el 2 de julio de 1885 la SFMSJA pondrá en circulación las 30 000 obligaciones de 500 pesetas cada una de ellas <sup>34</sup> (Gaceta de Madrid, 28 de julio de 1885). Por tanto, según la nota de la SFMSJ, los productos de la línea de San Martín a Llerona responderán del pago de estas obligaciones. <sup>35</sup>

Lo que no ha sido explicado, a menos que sea una huida hacia delante, es el motivo o motivos que impulsarán a La Catalana a construir esta prolongación en unos momentos que debía conocer los problemas de los carbones de Ogassa. <sup>36</sup> En la memoria leída en la Junta General el 2 de marzo de 1886 quiere justificar su construcción: <sup>37</sup>

«Hemos dedicado, asimismo, gran parte de nuestra actividad durante el pasado ejercicio a la construcción del ferrocarril de San Martín de Provensals en Llerona, no precisamente por el lucro que aquella pudiera habernos proporcionado, sino por la seguridad que abrigamos de que esta obra ha de beneficiar grandemente a la compañía "Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas" cuya prosperidad nos interesa por varios conceptos.[...] Nadie ignora que antes de decidirnos a pedir la concesión de la línea de Llerona hicimos todo lo posible para evitar ese empleo de capital, tanto más sensible en cuanto debía tener lugar en época difícil para el mercado; pero en la dura alternativa de hacer este sacrificio o de renunciar a las ventajas positivas de una explotación cuyo éxito estaba asegurado de antemano, no podíamos resignarnos a prolongar un sistema que mermaba de



Traspaso de la concesión del ferrocarril de Llerona de la Catalana a la SFMSJ (1884).



Anuncio de la creación de 30 000 obligaciones de 500 pesetas al 3 % del ferrocarril de Llerona a Sant Martí de Provençals (1885).



Traspaso de la concesión de la línea de la Sociedad Catalana General de Crédito a la Sociedad del Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas (1884).

una manera evidente unos intereses que debíamos proteger a todo trance, por la cuenta que nos traía. Con este objeto pedimos la concesión, con este objeto, principalmente, adquirimos el ferrocarril de Mollet a Caldes; porque todo lo que allega elementos de vida propia a la Compañía de San Juan, fomenta, a la par, el mayor valor de una parte de nuestra cartera. Terminado este empeño, la experiencia demostrará hasta qué punto nuestros cálculos han sido acertados».

Como veremos, en 1886 sale a la luz pública que en Ogassa no hay carbón... debían de saberlo mucho antes. La verdad es que estaban metidos hasta el tuétano en el negocio de Sant Joan, ya vaticinado como «ruinoso» como hemos visto, y este traspaso pretenderá asumir toda la responsabilidad de las minas y el ferrocarril en una sola empresa...

Al mismo tiempo que sale la Ley de concesión, y dado que el trazado pasa cerca de la línea de Barcelona a Zaragoza del Norte, la Catalana llega a un acuerdo con esta compañía para que desde Sant Martí de Provençals hasta Montcada podrá instalar, en el tramo común, una nueva vía paralela a la del Norte y en sus terrenos, como se puede ver aún hoy, concretamente: «... mientras la Sociedad concesionaria de la vía férrea de San Martín en Llerona no se halle en condiciones de establecer su estación de origen, se le permita empalmar provisionalmente su línea con la línea del Norte en San Andrés de Palomar...».<sup>38</sup>



Montcada bifurcación-Lucien Roisin (años 20)





Montcada Bifurcación.  
Lluís García Rifa (2006)

## LA CONSTRUCCIÓN

Las obras comienzan el lunes 7 de abril de 1884 cerca de Montcada (seguramente en el desvío)<sup>39</sup> progresando de la manera siguiente:<sup>40</sup>

Durante el primer año, se hacen preferentemente los trabajos de alineación y nivelación, construyéndose los terraplenes y las trincheras. A finales de 1884, se empiezan a instalar los primeros tramos metálicos de los puentes que corresponden al del torrente Ripollet.

En noviembre de 1885 queda cerrado el primer tramo del puente sobre el Congost y los trenes de obras ya llegan de Sant Andreu a Mollet (la inauguración se prevé para diciembre).<sup>41</sup> Los jornales se pagaban a razón de 9 a 12 reales.<sup>42</sup>

El 23 de febrero de 1885 el Congreso aprueba una prórroga (de 18 meses)<sup>43</sup> para la construcción de la estación de Sant Martí.<sup>44</sup> Queda ratificado en forma de ley, el 12 de junio de 1885 (Gaceta, 21-6-1885). Pero los problemas siguen:

«Para cada detalle se incoan expedientes que suelen eternizarse y que entorpecen no poco, como por ejemplo el relativo a la estación de término de la línea férrea, o sea de San Martín de Provensals que lleva trazas de ser muy largo y muy laborioso y cuya terminación es fama que no favorece nada la compañía del ferrocarril de Tarragona a Barcelona y Francia».<sup>45</sup>

En aquellos momentos trabajaban unas dos mil personas, 500 de las cuales abandonaron los trabajos para incorporarse a las labores del campo.<sup>46</sup>

El 16 de septiembre de 1885, a falta del balasto, una locomotora hace por primera vez prácticamente todo el recorrido de la línea (GCH, 27-09-1885).

El 15 de diciembre, otra locomotora con vagones cargados de materiales para la vía también hace el trayecto de Barcelona a Granollers (Norte). Faltan los carriles en los más de dos kilómetros hasta Les Franqueses.

Que la construcción de este ramal no gustó lo más mínimo a la compañía del FC de Francia da idea el comentario aparecido en La Veu del Montserrat (Vic) del día 26-2-1886:

«El día de la inauguración no está, pues, muy lejos, faltando únicamente la aprobación por la Superioridad de los itinerarios, por lo que ha ido acumulando obstáculos, algunos soberanamente ridículos, el Gerente de la Compañía de los Ferrocarriles de Francia, D. Claudi Planas. Es de esperar que tales obstáculos no harán retrasar la inauguración no más que por contados días y que muy pronto podrá aprovecharse la gente de toda esta montaña de las ventajas de la nueva vía, evitando todas aquellas faltas de atención que en la estación de Granollers (Centro) se tenían y aún se tienen a los viajeros que deben tomar el tren de Sant Joan adrede (sic) sin duda y con bien manifiesta intención de fastidiarles».

Las obras fueron a cargo de Eugeni Broccà y Sagnier como ingeniero en jefe (y constructor), y al frente de los trabajos estaban los ingenieros Josep Torner y Pedro Pella.<sup>47</sup>





Primero horario de la línea de Llerona (14-02-1886).

## LA INAUGURACIÓN

La revista *Industria e Invenciones* de Barcelona de 17-4-1886 publica un artículo con una descripción física del trazado. Después de anunciar la inauguración de la línea dice:

«Circunstancias especiales e impropias de consignarse en las columnas de una revista científica han retardado este hecho a pesar de encontrarse concluidos del todo los trabajos desde mediados de enero último, ocasionando con ello perjuicios de consideración a la Sociedad concesionaria y al público

en general, que tenía derecho a utilizar dicha línea desde luego que había sido objeto de una concesión especial del Estado y que se encontraban terminadas las obras con entera sujeción a los planos aprobados.»

Después de una visita facultativa a toda la línea, un articulista de *La Veu del Montserrat* del 3 de abril de 1886 dice si servirá «para poder dar un poco de prisa a la cosa, inaugurando pronto este ferrocarril que parece esperar a un "caballero andante"<sup>48</sup> suficientemente valiente para desencantarlo».

Finalmente llega el día: sábado 10 de abril de 1886. El Llano de Vich del mes de abril reproduce la crónica recogida de «un colega de esta capital». En extracto informa que:

«Por fin, después de obstáculos mil y contrariedades sin cuento, felizmente vencidas gracias a la firme voluntad de la empresa y en la bondad de la causa, púdose entregar anteayer al servicio público... etc.» Hace una pequeña descripción de las obras más importantes y continúa: «Los directores e individuos de las Juntas de Gobierno de la sociedad "Ferrocarril y minas de San Juan de las Abadesas" y de la "Catalana General de Crédito", constructora de la vía, visitáronla ayer formando parte de la excursión, que venía a ser de puro carácter familiar, por así decirlo, un reducido número de invitados, entre estos varios representantes de la prensa diaria de esta capital y a la del vecino pueblo de San Martín de Provencals. Ambas sociedades obsequiaron a sus invitados con un delicado almuerzo, servido en el magnífico Balneario Blancafort de La Garriga, montado, por cierto, con todos los adelantos de los principales establecimientos de su clase.[...] la que no pasa de ser hoy por hoy modesta línea férrea de nuestro país, adquiera el carácter de internacional, atravesando los Pirineos y soldando sus raíles con los de las vías férreas de la nación vecina. Los expedicionarios que habían salido a las diez y media de la mañana de Barcelona estaban de regreso antes de las siete de la tarde.»

En el momento de iniciar el servicio, la línea en realidad empezaba en Sant Andreu, ya que con una vía proveniente de la estación del Norte (Vilanova) se desdoblaba hasta Montcada Bifurcació con una vía ya propiedad del FC Llerona, paralela a la del FC Barcelona-Zaragoza, como hemos visto.

La longitud total de Les Franqueses (Llerona en origen) a la estación del Norte era de 32 km.



## EL FINAL DE LA SFMSJA

Durante las comidas y brindis, muchos (si no todos) de los señores comensales ya sabían lo que les venía encima y, como he insinuado antes, las desgracias no habían terminado, y esta vez no se levantarán nunca más: veamos un corto fragmento de la memoria de la SFMSJ correspondiente al año 1886, leída durante la Junta General de Accionistas el 10 de junio de 1887:

«Es que realmente en aquellos momentos la satisfacción rebosaba del pecho y pugnaba por comunicarse a los señores accionistas, porque la realidad avaloraba los deseos y convertía en hechos lo que hasta aquel instante fluctuaba en el nimbo de las aspiraciones. Es que en verdad la naturaleza se nos mostró propicia dejando que por unos días se desprendiese de sus senos mineral suficiente para estimar en la cifra anunciada la extracción, para envolverse luego en sus misterios y atajarnos el paso con sus obstáculos para acreditar sin duda, una vez más, cuanto es su poder y cuanta es la constancia que el hombre necesita para domeñarlo».

No queda más remedio que subrayar este hecho. Después de tantos años, de tanto sufrir y de tanta lucha, resulta que no hay carbón (se entiende carbón en cantidades rentables). Es realmente un caso de mala suerte<sup>49</sup> que justo en el momento en que la sociedad dispone por primera vez, como propietaria, de todos los elementos y de una comunicación directa con Barcelona para el transporte de carbón, el carbón

se acaba. No hubo tiempo ni de llegar a una explotación mínima para cubrir gastos y se confiaba plenamente en el aumento de extracción para ir enjugándose el déficit y alcanzar todos los sueños acumulados a lo largo de tantos años... Los gastos de construcción de la nueva línea de Sant Martí no permitieron los de inversión en las minas por cuestión de prioridades, pero no hace falta decir que este descubrimiento hará tambalear las empresas afectadas y todos sus proyectos.

Los párrafos siguientes —de la Catalana General de Crédito— quizás aclararán algunas cosas:

«Las condiciones de esta empresa ferroviaria y minera no son generalmente conocidas. Su vía férrea, prescindiendo del transporte de carbones, ha correspondido, ha superación quizás los cálculos primitivos; pero en la explotación de aquellos minerales el resultado hasta el presente ha sido mucho menos que el calculado». [...]

«Nuestras íntimas relaciones con la Compañía del Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas, hijas del mejor deseo de favorecer los intereses que teníamos unidos a esta empresa; nos habían impuesto sacrificios de mucha importancia que amenazaban aumentar en el sucesivo. Semejante situación no podía prolongarse, si La Catalana General de Crédito que había dado la existencia a la Compañía de San Juan, no había de buscar garantía para la restitución de las sumas que por distintos conceptos y muy especialmente

*Apeadero de San Andrés. Colección Jordi Marqués (1910) - Google Earth (2018)*



Estació de Sant Andreu Arenal (Col·lecció de Jordi Marqués, c. 1910).



Estació de Sant Andreu-Arenal. Construit respectant l'estil del primer edifici.





por la de descubierta de Cuenta Corriente, nos era en deber la citada Compañía.

Afortunadamente, en cuanto esta manifestó la necesidad de presentarse en suspensión de pagos, la Catalana solicitó y obtuvo de aquella el natural y legítimo arreglo a que teníamos derecho. A su tenor, la mayor parte de nuestro alcance se ha convertido en una adquisición de carbones y créditos por venta de los mismos, que la Catalana puede reclamar y realizar siempre que lo tenga por conveniente.» [...] «De La misma manera e ínterin la referida sociedad de San Juan

esté en condiciones de comprarnos la línea férrea de Mollet a Caldes, se la hemos arrendado por una cantidad que representa próximamente el interés del 6 % de la suma de su coste y del de las importantes obras ejecutadas para empalmar dicha vía con la de San Martín de Provensals a Llerona; lo cual si no desamortiza, hace al menos productivo el capital que en este negocio tenemos empleado».<sup>50</sup>

Se propone un draconiano convenio a los obligacionistas de San Joan que, en esencia, queda bastante claro ya desde el artículo primero:

«La Junta General Extraordinaria de accionistas del Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas, celebrada

el 1º del corriente mes, acordó proponer a los tenedores de obligaciones de la línea de San Juan el siguiente convenio:

Artículo 1.º: Los obligacionistas de dicho ferrocarril renunciarán, mediante la compensación más abajo establecida, al percibo de la mitad del interés a sus obligaciones asignado; quedando de tal modo reducido este al 3 % anual en vez del 6 % de que gozaban.

Art. 2.º: El capital sigue siendo de 500 pesetas cada una de ellas.

Art. 3.º: Los obligacionistas que acepten el Convenio tendrán derecho a que por cada obligación se les reconozca una participación en los beneficios líquidos sociales, de una parte cuotativa igual a la resultante de la suma de las acciones de la Compañía y de las obligaciones 6 % afectas al Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas que se hallen en circulación.

Art. 4.º y 5.º...

Art. 6.º: El cupón de las obligaciones vencederó el primero de octubre próximos que se halla ya comprendido en el presente Convenio, lo guardarán los Obligacionistas en su poder hasta que la Sociedad lo llame al pago, pudiendo este convenientemente demorarse hasta que haya beneficios para repartir a las acciones, en cuyo caso se dará preferencia a dicho cupón por su montante a tenor del presente convenio, etc.

Art. 7.º, 8.º, 9.º... »

Este convenio encontró una fuerte oposición entre los obligacionistas y fue recurrido judicialmente. A la Catalana le supondrá la pérdida de más de dos millones de pesetas...

Pero los números no acababan de cuadrar:





Apeadero de Torre Baró.  
Bernat Borràs-[www.trenscat.cat](http://www.trenscat.cat) (2008).

La Revista Minera, Metalúrgica y de Ingeniería correspondiente al núm. 1135 de 1-1-1887 hace las siguientes consideraciones en referencia a la memoria de 1886: No encuentran ninguna explicación «absolutamente que nos demuestra en qué consiste que una cuenca carbonífera que contiene 150 000 t. de carbón, según se dice, y un FC de 115 km que la une al mercado de carbón más grande de España y el más distante de Inglaterra, pueda servir para perder dinero, al punto de que las cuentas de ganancias y pérdidas de 1886 acusan una

pérdida de 711 407,91 pesetas [...] tenemos el hecho curioso que la explotación de las minas, cuyo costo, instalación, trabajos y complementos representa un valor de unos 9 000 000 de pesetas» han servido para perder 36 000 pesetas aquel año... «siempre hay motivo para espantarse de que el tener el carbón a las puertas de Barcelona, sirva para hacer un negocio en pérdida», [...] «a ojo de buen cubero y a falta de datos más precisos, nos atrevemos a decir que puestos que el valor y gastos de las instalaciones de San Juan de las Ab. llegan a 9 000 000 de pesetas para que resulte un error mayúsculo económico, la explotación inmediata mínima que debiera poderse hacer allí está entre 400 000 y 500 000 toneladas al año, de no hacerse esto, se puede decir rotundamente que las minas de S. J. A. son un malísimo negocio. [...] La explotación de 1886 es de unas 45 000 toneladas. [...] Si hubiéramos de suponer que 50 000 t era su explotación, el valor de la mina misma en balance no debiera pasar de 300 000 a 400 000 pesetas y en cuanto a las instalaciones 1 000 000 de pesetas nos parece excesivo para esta explotación».

En cuanto al transporte: «... pero cuando vemos en la memoria que el transporte de 44 708 t en toda la explotación ha dado 239 679 pesetas, o sea 5,36 pesetas en toda la línea por término medio; podemos ver, desde luego, que no rigen las únicas tarifas que nosotros concebimos posibles en aquel caso; esto es, un transporte uniforme de 2 pesetas en cualquier distancia, hasta los 60 km y uno de 4 pesetas desde la cuenca a cualquier mayor distancia, hasta Barcelona».

«Pero todo lo que sea basarse en suponer que las minas y el ferrocarril valen hoy 50 millones de pesetas se estar fuera de la razón».

Termina: «¿Cómo suponer que a la Sociedad le falte quién aconseje bien? ¿Cómo creer que un sistema que ha quedado tan claro que ha sido malo pueda persistirse en él?»

Todo este lío acabará con la absorción de la SFMSJA por parte del Norte mediante contrato del 31-12-1887. Era la octava línea que absorbía el Norte, es aquello del pez gordo y el pequeño.

El contrato de absorción

De la memoria de Caminos de Hierro del Norte de España de 1887, leída el 26 de mayo de 1888:

«[...] Línea de San Juan de las Abadesas

Vais a tener que deliberar sobre un proyecto de contrato para la adquisición por la Compañía del Norte, tanto de las líneas de Granollers a San Juan de las Abadesas y de San Andrés a Llerona (Granollers), que hacen una longitud total de 114 kilómetros, como de las propiedades y pertenencias a la Sociedad Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas.



Vamos pues, a daros conocimiento de este proyecto de contrato, cuyas principales cláusulas se resumen como sigue:

1.º La Compañía del Norte explotará durante seis años las líneas y las minas de la Sociedad Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas, que le serán entregadas en buen estado,

mediante el reembolso de los gastos efectivos de la explotación y una suma fija anual de 400 pesetas por kilómetro de línea para los gastos de administración y dirección. El exceso de productos se aplicará al pago de los intereses y a la amortización de las 71 000 obligaciones de 500 pesetas, al 3 %, de la Sociedad de San Juan de las Abadesas, procediéndose, en cuanto a los detalles, con arreglo al proyecto de contrato que se inserta a continuación. El pago de los intereses y de la amortización de las 71 000 obligaciones será garantido por la Compañía del Norte. Las cargas anuales para el pago de estos títulos serán de 1 136 000 pesetas, ó de 9 965 pesetas por kilómetro de línea. Los productos de las líneas de San Juan de las Abadesas se han elevado en 1887 a 1 935 115 pesetas, o sea 16 975 pesetas por kilómetro. En los tres

primeros meses de 1888 presentan un aumento de 100 775'31 pesetas con relación al periodo correspondiente de 1887.

2.º Después que la Compañía del Norte haya explotado seis años las líneas y las minas de la Sociedad de San Juan de las Abadesas, se capitalizará al 6 % en producto neto medio de los cinco últimos años de explotación, deduciendo antes los gastos y las cargas, y la suma que resulte de esta

capitalización se pagará por la Compañía del Norte en obligaciones especiales de las líneas y minas de San Juan de las Abadesas, garantidas por la Compañía del Norte, de 500 pesetas al 3 %, entregadas al precio de 300 pesetas, etc.».

Este acuerdo se firma en el ámbito directivo el 31 de diciembre de 1887 y queda ratificado por las respectivas juntas generales de accionistas el 11 de febrero de 1888 por parte de FMSJA y el 26 de mayo de 1888 por los Caminos de Hierro del Norte de España. Este convenio permitió salvar las minas y el ferrocarril, pero también representó la confirmación de la ruina de los accionistas y obligacionistas de la compañía de Sant Joan.

La creación de la «Comisión Liquidadora del Ferrocarril de San Juan de las Abadesas» era una necesidad legal y real a fin de llevar a buen término el traspaso, el complicado traspaso, de las propiedades del FSJA.

Ratificando los datos anteriores y antes de disolverse, la defensa de los accionistas fue encarnizada: en mayo de 1896 se informaba que la Comisión Liquidadora demandó judicialmente —en nombre de la Catalana General de Crédito que en el ejercicio de 1886 sufrirá una pérdida de 2 209 125 pesetas por infravaloración de las acciones del ferrocarril de St. Joan— a la compañía del



Estación de Barcelona Vilanova.  
Autor desconocido (años 50).



Estación de Barcelona Vilanova.  
Autor desconocido (años 30).





Estación de Barcelona Vilanova. Final de línea de los trenes procedentes de Lleida, Zaragoza y Sant Joan de les Abadesses. Francesc Ribera. Fondo Servicio eléctrico/MFVG-FFE Ref. 1784 (1944).

Norte con motivo de desavenencias surgidas en torno a la aplicación del «contrato de compraventa que no han podido zanjarse amistosamente». Recordemos que a Norte le faltaban dos meses (1-7-1896) para adquirir la propiedad. Al parecer, la empresa practicaba una estrategia que disminuía los beneficios brutos de la línea durante el quinquenio de 1891 a 1895 con el objetivo de reducir el precio a pagar por la adquisición de la línea de Sant Joan, según constaba en el contrato de absorción. En un informe de la Junta General de la Catalana de julio de 1898, se informaba que los gastos de explotación se habían visto incrementados debido a las cantidades invertidas en la mejora de la línea «en provecho futuro del Norte» y que se hizo lo posible por disminuir los ingresos. También se redujo a la mitad la

producción de hulla en Ogassa, lo que, además, afectó al transporte por ferrocarril. Para intentar cerrar la discusión, el Norte ofreció a la Comisión Liquidadora 688 000 pesetas, y ante la reacción suscitada elevó la cantidad a 2 580 000 pesetas. Esta segunda oferta tampoco se aceptó por la intención «de apropiarse de tales bienes de una forma que repugna toda entidad amante de su decoro». Al Norte no le convenía, por el crédito de la sociedad, embarcarse en un litigio que se preveía largo y el 24 de mayo de 1899 se firma el convenio nombrado anteriormente que acabará

con las disputas: el Norte entregará a la Comisión Liquidadora las 26 000 ya mencionadas, que si bien cotizadas al 50 %, representaban un valor nominal de 12 350 000 pesetas y aumentaban en una peseta el interés pagado a cada una de las 70 041 obligaciones del 3 %. Finalmente, en marzo de 1900 la Comisión Liquidadora del FC de Sant Joan convoca Junta General para dar cuenta de las actuaciones realizadas y se disuelve la sociedad definitivamente.<sup>51</sup>

Norte queda propietaria de la compañía del Sant Joan en 1889 y propone al Ministerio de Fomento la ampliación de la estación de Vilanova en lugar de la construcción de la de Sant Martí. Esta solicitud es atendida mediante dos RO: la de 27 de junio de 1891, que dispensa al Norte de su construcción a partir del momento de terminar las obras de ampliación de la estación de la línea de Zaragoza, y la del 21 de julio del mismo año, que exime de construir la vía entre Sant Martí de Provençals y Sant Andreu a condición de establecer doble vía entre la estación de Vilanova —o del Norte— hasta Sant Andreu, que era de vía única. La vía doble comenzaba en esta estación hasta Montcada Bifurcació, donde se separan la línea a Sant Joan de les Abadesses y la de Zaragoza.<sup>52</sup>

El enlace de la primitiva línea de Granollers a Sant Joan que unía la estación del tren de Francia con lo que hoy es Les Franqueses se conservó hasta el 2000, fecha en que se desmanteló, y va quedando —in memoriam— el puente de hierro sobre el actual torrente Carbonell o de Corró.

Acción de 500 pesetas de la Catalana General de Crédito (1908).





# LAS ESTACIONES

Teniendo en cuenta la estructura original, una mirada profundizada de los edificios de las estaciones de la línea hasta Torallas nos da, como consecuencia, la existencia de los hechos diferenciadores siguientes:

- Una primera división con el carenado del tejado en **paralelo o perpendicular** a la vía
- Estructura de un solo cuerpo o de tres
- Edificio solo con planta baja o con piso superior
- Gran edificio con dos plantas

## La primitiva y primera línea de Granollers (Centro) a Sant Joan de les Abadesses:

Estaciones heterogéneas donde se combinan todos los elementos especificados donde, hasta Vic, todos los carenados son paralelos a la vía, con edificios con una y dos plantas de un solo cuerpo. Posteriormente Balenyà, que en origen era como la de Sant Martí, de una sola planta, pero con una puerta menos, dispuso de una segunda planta como vivienda y el edificio quedaba con la apariencia de tener tres cuerpos, todos paralelos a las vías. Esta configuración es única en toda la línea. Desde Vic hasta Sant Joan, son iguales las de Vic, Manlleu, Torelló y Sant Quirze, con edificios de tres cuerpos y el central con carenado **perpendicular** a la vía. Estas estaciones tendrán una modificación con motivo de instalar la marquesina: los dos cuerpos laterales se harán más altos, y se llegará a tapar parcialmente la ventana lateral del cuerpo

principal. Posteriormente se hace, mucho mayor, una nueva estación en Vic, inaugurada el 4 de septiembre de 1910. Ripoll ya se hizo en su estado actual desde un principio, con dos plantas y edificio de un solo cuerpo. Sant Joan y Torallas eran idénticas en su origen con dos plantas, 5 aberturas frontales y dos laterales.

## La línea de Llerona (Les Franqueses) a Sant Martí de Provençals (en realidad, hasta Montcada Bifurcación, estación de MZA):

Excepción hecha de la de Granollers que responde al tipo Vic-Sant Quirze, pero con una planta más, todas son idénticas. La de Montcada Reixac, algo más estrecha. Edificios de un solo cuerpo de dos plantas, tres aberturas y carenado paralelo a la vía. Son similares a las de dos plantas de Vic a Granollers, pero tienen una diferencia capital: los tejados disponen de una barbacana o alero que protege mejor las paredes laterales de los efectos del agua.

Cabe decir que la estación de Les Franqueses fue construida por el Norte tras la absorción de FMSJA.<sup>53</sup>

«Hasta hace pocos años, en España no se ha dado la debida importancia a la construcción de estaciones de ferrocarril. Por el contrario, esta construcción constituía el detalle de menos interés de las obras y aunque en realidad sea un problema de dificultad mucho menor que el trazado y construcción de toda la línea, no por eso debe dejarse relegado a un segundo plano u limitarse a seguir unos viejos y deplorables patrones de estaciones, que por desgracia abundan en casi todas las líneas españolas; la estación es la fisonomía, la alegría de ferrocarril, lo que más directamente trasciende a la sensibilidad de público y del viajero.»

Luis Gutiérrez Soto. «Ferrocarriles y Tranvías», vol. 3 n.º 25. Marzo, Madrid 1933.



## REFERENCIAS

1. «La Cuenca carbonífera de Surroca-Ogassa, Ripollés-Cataluña, España» Monografías del Museo de ciencias naturales 4, 2007 - Julio Gómez-Alba
2. Cerdà ya fue el autor de la explicación de la línea de Barcelona a Granollers.
3. Afectó a toda Europa con una fuerte presión al valor ferroviario, pero también a los sectores agrícola, textil, financiero, etc. En España acabará con la revolución de 1868, con el fin del reinado de Isabel II, con un levantamiento militar (y civil) y el establecimiento de la República, que durará hasta el 1874 con el restablecimiento de la monarquía.
4. Fundan la compañía Broccà y Cía. con otros socios. Con un capital de 312 500 pesetas constituyen la empresa con las siguientes aportaciones: Eugeni Broccà y Sagnier, 25 000 pesetas; Fèlix Macià y Bonaplata, 100 000 pesetas; Rafael Llusà Ventura, 75 000; Martí Masferrer y Roig, 50 000; Candi Antigua y Lluís, 37 500 y Jaume Carcereny Balansó, 25 000. Más adelante, el 10 de agosto de 1875, Macià se queda en solitario la titularidad de la línea con una inversión total de 10 304 707 pesetas (Pere Pascual: «El ferrocarril carbonífero de San Joan de les Abadesses (1867-1900). La frustración de una empresa estratégica», enorme fortuna que le representará la práctica ruina personal con afectación a su salud (morirá con 53 años).
5. El 10 de agosto de 1875 Fèlix Macià adquiere la parte de Eugeni Broccà y otros socios.
6. 1882 - «Anuari de l'Associació d'Excursions Catalana», pág. 269-272 y Pere Pascual «El ferrocarril carbonífero de San Juan de las Abadesas» (1867-1900) pág. 23. —Además, Pascual informa de la composición de esta empresa formada por los socios Pierre Bernard Feraudet, contratista y vecino de Burdeos. Charles Varinot y Pitois, contratista y vecino de París y Paul Boucher de la Martinière, ingeniero y vecino de Buñuel (Navarra).
7. Exactamente cien años después, se cerrará la rama de Ripoll a Sant Joan.
8. Esta situación recuerda las palabras de **Praxedes Sagasta** (hacia 1854) que, en una de sus primeras intervenciones en el Congreso, defendía: **«La industria particular que debe hacer estas líneas es la que debe clasificarlas [...] y no se me diga que debe clasificarlas de un modo perjudicial a los intereses del país, porque eso no puede suceder, pues no hay ninguna otra cosa en la que estén más en armonía los intereses del país con el interés de la industria en particular...».**
9. En origen, dos empresas diferentes —**Camino de Hierro del Norte i Gran Compañía del Camino de Hierro de Barcelona a Mataró i viceversa**. Posteriormente, se unificaron junto con el **Tarragona-Martorell-Barcelona** formando la poderosa **TBF**. Finalmente, fueron adquiridas por **MZA**, antes de ir a parar a **RENFE**.
10. Con centro en Barcelona, las sucesivas absorciones proporcionarán a MZA lo que se llamará «ocho catalán», formado por las ya mencionadas de Mataró y Granollers con vértice en Maçanet y la de Martorell y Vilanova, que confluyen en Sant Vicenç de Calders.
11. En Ogassa se conocía y se conoce con la pronunciación «Martenc».
12. Miembro de la «Associació Catalanista d'Excursions Científiques», en una visita a las minas el 5 de enero de 1880 y reflejada en el Boletín de la entidad de este mismo mes.
13. No hay que olvidar que en la salida de Les Franqueses en dirección a Barcelona, la línea de Sant Joan rompía a la izquierda y por la calle Migdia llegaba a la estación de Granollers Centro o estación de Francia, que estaba situada en el lugar del actual edificio de Telefónica, detrás de la Fonda Europa.
14. La continuidad a Sant Joan, sin embargo, tropezaba con intereses de todo tipo, desde los de la compañía minera El Veterano, a los problemas judiciales con Joaquim de Romà, una complicada orografía y pasando por una inestabilidad política con guerras civiles incluidas.
15. La antigua estación de Granollers del tren de Francia estaba situada en el lugar que actualmente ocupa la central de teléfonos, detrás de la Fonda Europa.
16. Hay que tener en cuenta que este tramo ya estaba cubierto por el FC de Girona. Finalmente, sin embargo, no podrán evitar la construcción de una nueva vía...
17. *Gaceta de los Caminos de Hierro, 3-5-1857*
18. Se trataba de la compañía inglesa que inició las obras del ferrocarril y que el 18 de octubre de 1866 se declara en quiebra. Iniciados los trámites para anunciar una nueva subasta, se reclama algún tipo de ayuda a las instituciones.
19. También se autoriza otro estudio de Ripoll en la frontera francesa.
20. Ley General de Caminos de Hierro, 3 de junio de 1855
21. «Sociedad del Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas»
22. En aquellos momentos la línea de Francia pertenecía ya al Ferrocarril de Tarragona a Barcelona y Francia (TBF).
23. *Gaceta de los Caminos de Hierro 8-7-1883, pág. 777.*
24. El calendario de fusión de las compañías de Granollers y Mataró fue: 14-07-1861: Aprobadas las bases de fusión según las juntas generales extraordinarias de 13-10-1860 y 26-01-1861. 14-11-1861: Aprobado el proyecto de estatutos y reglamentación de la nueva empresa. Se indican, sin embargo, algunas rectificaciones que hay que hacer. 17 y 22-2-1862: juntas generales aprobando las modificaciones que se consignarán en la escritura definitiva del 12 de marzo de 1862. El capital de la nueva compañía se fija en 184 millones de reales. 18-06-1862: Queda aprobada la Constitución de la compañía que tomará el nombre de «Empresa de los Caminos de Hierro de Barcelona a Girona».
25. La Catalana General de Crédito era, al mismo tiempo, la constructora de la prolongación de la línea de Granollers a «El Empalme» (de Maçanet); en la práctica, propietaria de la línea de Granollers a Sant Joan y constructora de la línea de Llerona a Sant Martí de Provençals.
26. El Norte se hará cargo de esta línea que formará parte del «Zaragoza a Pamplona y Barcelona» el 13 de febrero de 1878. - Francisco Wais y San Martín - Historia de los Ferrocarriles Españoles - 1974
27. Por otra parte, hay que tener en cuenta que la salida del accionariado y de toda vinculación de los hermanos Girona y sus socios de la empresa del FC Barcelona a Granollers, les permitió impulsar definitivamente la construcción de la línea a Zaragoza por Manresa y Lleida, como hemos visto. Cabe decir también que las



- líneas del TBF (Tarragona-Barcelona-Francia) acabaron en manos de MZA con final en la actual estación de Francia, y la de Sant Joan y la de Manresa las adquirió el Norte con final en la estación de Barcelona-Vilanova (estación del Norte) construida en 1862.
28. *Industria y Invenciones*, 12 de enero de 1884.
29. *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 11 de mayo de 1884.
30. Se refiere a un futuro enlace con la línea de Francia procedente de la estación de Sant Martí de Provençals situado a pocos kilómetros de la misma estación..
31. Documento manuscrito sin fecha n. S\_0210\_005\_006 del fondo histórico de la FFE.
32. Construía la prolongación de la línea de Granollers a Girona y la de Zaragoza a Cariñena, entre otras obras.
33. Documento manuscrito n. S\_0210\_007\_004/005 del fondo histórico de la FFE, p. 4 y 5.
34. Estos son los títulos que se entregarán a la Catalana en pago de la construcción de la línea y que, un año después, se cotizarán a un 10 % de su valor.
35. En la memoria (pág. 15) correspondiente a 1886, leída el 24 de febrero de 1887, ya en conocimiento de los problemas con el carbón, la Catalana justifica la construcción de la línea de la siguiente manera: «Antes de acometer la construcción de la línea férrea de Llerona, la Junta de Gobierno había estudiado perfectamente sus rendimientos probables. De antemano teníamos dos elementos esenciales para apreciarlos, el movimiento de la línea de San Juan y el peaje que esta había satisfecho durante los años precedentes a la Compañía de Francia, por cuya línea se venía verificando el tráfico desde Granollers a esta ciudad. La experiencia ha confirmación nuestros cálculos: oficialmente se publican los productos de la línea de Llerona y ellos demuestran que aun en el presente año de baja general en los rendimientos de los ferrocarriles, los de aquella línea son sobrados para satisfacer los intereses y amortización de las obligaciones que garantizan. Motivo teníamos, por lo tanto, para estimar dichas obligaciones al mejor cambio de sus análogos;
- y sin embargo las hemos consignado a 55 %, tipo a que las hemos recibido».
36. No es más que una especulación, pero entra dentro de lo que es posible que todo ello ya fuera una vieja exigencia del NORTE para adquirir la línea. No habría sido posible la compra de una línea sin llegada a Barcelona o al menos a Montcada. Por otra parte, también hay que tener en cuenta que la línea tenía ya vida propia y que, si bien se hizo para el transporte de carbón, al disminuir este elemento, era imprescindible potenciar los rendimientos de la línea, y se hizo así necesario disponer de la titularidad de todo el trayecto.
37. Memòria de la Catalana corresponent a 1885. Doc. Pròpia.
38. Ley de 12-6-1885..
39. *La Vanguardia*, 11-4-1884.
40. Cabe advertir que, según las noticias siguientes, a la compañía del TBF le costó mucho digerir la construcción de esta línea.
41. *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 15 i 22 de novembre de 1885, pàg. 726 i 742, respectivament.
42. *La Publicidad*, 3-8-1884.
43. *La Vanguardia*, 23-6-1885.
44. «Hasta ahora nada se le ha presentado mas difícil que la construcción de la estación de partida, quien sabe si por la oposición oculta que le ha hecho otra compañía a la que la referida hace poca gracia de mucho tiempo a esta parte...» (*El Diluvio*, 23-02-1885, pàg. 1547).
45. *El Diluvio*, 11-5-1885.
46. *La Dinastia*, 8-7-1885
47. *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 25-4-1886.
48. *Las comillas son del autor*.
49. ... o de incompetencia. Los ingleses hacía muchos años que estaban por aquí y fueron los primeros concesionarios de la línea con una propuesta en la subasta que sorprendió a todos. Hicieron muchas visitas a las minas. Eran los líderes industriales, disponían de los mejores técnicos y de capitales para invertir. En estas tareas, nos llevaban muchos años de ventaja y no hay que olvidar en todo este revuelo que el ferrocarril dependería de lo que pasara en las minas... Si la cantidad y la calidad hubieran sido inmensas, como afirmaban los estudios, el acuerdo con la compañía minera El Veterano habría podido llegar (no hay que olvidar que esta compañía era muy débil, económicamente). Por otra parte es absolutamente improbable el abandono de un buen negocio y menos en manos de la competencia. El retraso en las inversiones y en el comienzo de las obras no fue nada más que un movimiento especulativo para hacer tiempo e intentar recuperar el dinero invertido. Finalmente desaparecieron totalmente de las inversiones en esta línea...
50. SCGC. Memoria de 1886, leída el 24-2-1887. (Documentación propia)..
51. En esta fecha se firma un nuevo contrato con la Comisión Liquidadora que queda ratificado por las juntas generales de 4 de julio de 1899 y 25 de mayo de 1901. Se trataba, como se indica, de la emisión de 26 000 acciones a cambio de las acciones y participaciones de la SFMSJ. A 31 de diciembre de 1905 faltaban por cambiar 849 acciones. A 31 de diciembre de 1906 faltaban 812 (memoria del año 1906, pág. 30).
52. En origen, una vía era propiedad del Norte y la otra del Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas, propietaria del FC de Llerona.
53. *Nueva Lucha*, 25-01-1888

## SIGLAS

GCH - Gaceta de los Caminos de Hierro.

SFMSJ(A) - Sociedad del Ferrocarril y Minas de San Juan de las (Abadesas).

MZA - Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante.

TBF - Compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia.

FC - Ferrocarril.

(S)CGC - (Sociedad) Catalana General de Crédito.

FFE - Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

AMGR - Arxiu Municipal de Granollers.





ANY EUROPEU  
DEL FERROCARRIL **2021**

