

Lluís Garcia Rifà

EL FERROCARRIL DE

Llerona a Sant Martí de Provençals

Núm.:

13



El Ferrocarril de Llerona a Sant Martí de Provençals

ÍNDEX

PRÒLEGS	pàg. 4
ELS ANTECEDENTS.	pàg. 8
EL PERQUÈ DE LA LÍNIA DE LLERONA A SANT MARTÍ DE PROVENÇALS.	pàg. 17
UN ALTRE CONVENI.	pàg. 24
LA CONSTRUCCIÓ.	pàg. 32
LA INAUGURACIÓ	pàg. 34
EL FINAL DE LA SFMSJA.	pàg. 36
LES ESTACIONS	pàg. 46
REFERÈNCIES	pàg. 48

CRÈDITS

Primera edició (2021)
© de l'edició: Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (2021)

Text: Lluís Garcia Rifà

Fotografia de portada:

Estació de les Franqueses, Corró de Vall, Llerona i Marata. Lluís Garcia Rifà (gener 1985)

Fotografies:

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.

Fonts Documentals:

Gaceta de los Caminos de Hierro (varis segle XIX). Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona 30-3-1882, Gaceta de Madrid (varis segle XIX). El Con-

gost 16-5-1886. La Cuenca carbonífera de Surroca-Ogasa, Ripollés-Cataluña, España. Monografies del Museu de Ciències Naturals 4, 2007 - Julio Gómez-Alba. Anuari de la Associació d'Excursions Catalana 1882. Pere Pascual i Domènech: "El Ferrocarril carbonífero de San Juan de las Abadesas". Butlletí 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. Memòria TBF 1883. Industria e Invenciones 1884. Fondo Histórico de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Memoria Catalana General de Credito 1884-1885-1886. Arxiu 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, Metalúrgica y de Ingeniería- numero

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.

Coordinació: Núria Codina

Disseny col·lecció:

ESSA Estructura de Comunicació, SL

Maquetació:

ESSA Estructura de Comunicació, SL

Imprès: Imprempta Pagès

ISBN: 978-84-09-29684-2

Reservats tots els drets. Aquesta publicació no pot ser reproduïda, ni en part, ni en tot, ni enregistrada en, o tramesa per, un sistema de recuperació d'informació, per cap mitjà ni per cap forma, sigui mecànic, electrònic, fotoquímic, electroòptic, magnètic, per fotocòpia, o qualsevol altre, sense el permís previ i per escrit de l'editor.

El ferrocarril de Llerona a Sant Martí de Provençals

Molts lectors probablement d'entrada no reconeixeran quin ferrocarril pot ser aquest

que anava de Llerona a Sant Martí de Provençals. Si els diem que estem parlant d'un tram de l'actual línia R3 de la xarxa de Rodalies de Catalunya, segurament ja sabran situar-se. En particular, és el tram que transcorre entre l'estació de Montcada Bifurcació i la de Les Franqueses del Vallès.

Els orígens d'aquesta línia són ben especials, com es podrà comprovar en el llibre. Una de les seves característiques distintives és que el seu recorregut és paral·lel a una altra línia de ferrocarril preexistent i, per tant, li feia la competència. La de Barcelona a França per Granollers. Aquest fet era molt poc habitual entre els ferrocarrils construïts el segle XIX a Espanya.

Una altra de les seves característiques distintives és que és l'única línia de les rodalies de Barcelona que, tot just sortir de la ciutat, encara disposa de via única. Igual que quan la van construir. Això provoca actualment que la seva capacitat quedi escanyada i que la regularitat del servei es vegi perjudicada, a causa de la necessitat de fer els creuaments dels trens només a les estacions.

Situats ja en el segle XXI, la duplicació de la via fins a Vic o, com a mínim, fins a la Garriga, és una necessitat i una reivindicació que ja fa masses dècades

que espera veure's assolida. Ja són en curs les obres de duplicació de la via en el tram entre Parets i La Garriga, un dels colls d'ampolla principals de la línia. Aquestes obres són entre les més necessàries per poder millorar els temps de recorregut i la qualitat del servei a aquesta i, de retruc, a les demés línies de la xarxa de Barcelona. Obres que cal desitjar que es desenvolupin amb celeritat i sense interrupcions, pel benefici que suposaran per als viatgers de les poblacions servides per la línia de Barcelona a Puigcerdà.

Si volem que la mobilitat present i futura de les persones es desenvolupi de la manera més sostenible possible, cal fer moltes i importants millores a la xarxa ferroviària de Catalunya. Especialment en els eixos bàsics on la demanda és massiva i el ferrocarril pot fer el seu paper de manera adequada. La millora de la línia entre Barcelona i Vic és una peça important en aquest projecte de futur

Ricard Font i Hereu

President de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

El darrer tram del ferrocarril del carbó

Amb la inauguració l'abril de 1886 del tram ferroviari entre Sant Martí de Provençals i Llerona, culminava la construcció d'un dels eixos vertebradors de les comunicacions ferroviàries del país. Des d'aleshores, la línia, gestionada

per la mateixa empresa, unia la capital amb les mines de carbó d'hulla de Sant Joan de les Abadesses al Ripollès. Una aventura empresarial de llarg recorregut pensada per furnir d'energia la indústria tèxtil i siderúrgica ubicada principalment al Barcelonès durant la primera revolució industrial per així no haver de dependre de la importacions de carbons procedents majoritàriament d'Anglaterra.

Paradoxalment, però, la culminació de la línia ferroviària coincidia amb el fracàs de l'explotació carbonífera del Ripollès i amb un procés de concentració empresarial del sector ferroviari que es va traduir en canvis de titularitat i pèrdues econòmiques. Per això, la industrialització va seguir endavant de la mà del centenar de colònies industrials aixecades a la riba dels rius Ter, Llobregat i Cardener que s'aprofitaven de l'energia hidràulica. Amb tot, les poblacions vallesanes connectades per tren amb Barcelona van veure's afavorides econòmicament i social amb el transport ferroviari de rodalies: articulació dels mercats, augment de la mobilitat, accés als serveis, etc.

Aquesta publicació és el resultat d'una acurada investigació portada a terme per Lluís Garcia Rifà sobre les vicissituds de la construcció del tram ferroviari Sant Martí de Provençals – Llerona, el darrer capítol de la història de la línia ferroviària Barcelona - Puigcerdà.

Santi Ponce i Vivet
UVIC-UCC



ELS ANTECEDENTS

Aquesta línia, nascuda d'una mala entesa entre dues companyies – FC Tarragona-Barcelona-França (TBF) i la Sociedad del Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas (SFMSJ), i destinada inicialment a portar el carbó d'Ogassa al centre de la capital catalana, esdevindrà, en el transcurs dels anys, una línia prou important que comunicarà amb Barcelona pobles i ciutats molt poblats. Aquest desenvolupament no fou mai previst pels seus constructors fiats sempre en el transport de carbó.

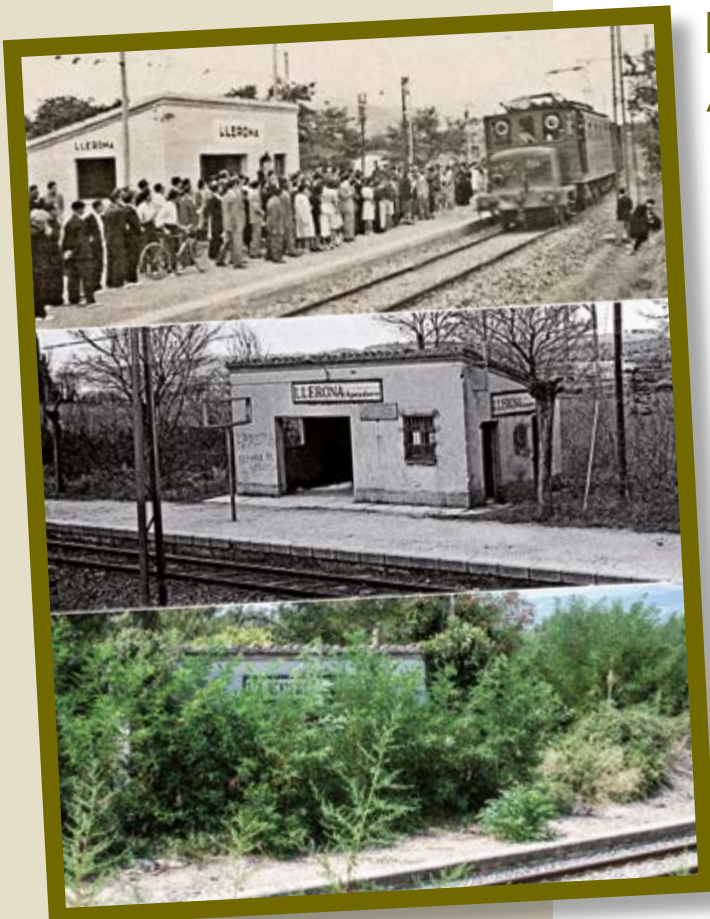
Podríem dir que l'origen de tot plegat comença el 1761, quan es descobreix aquest mineral a Ogassa i que donarà nom a la Conca de Sant Joan. Vers el 1786 els productes de Surroca-Ogassa eren consumits per «[...] más de un centenar de fraguas establecidas en el importante centro siderúrgico que era la comarca de Ripoll. [...]»¹. No va ser fins al

1838 que el figuerenc —nascut a Mataró— Joaquim de Romà enregistra les mines al seu nom i que, per diverses circumstàncies, les traspassa a dues persones (a Laurent Garcias i a unes «altres persones» que el 1844 formaran l'empresa El Veterano Cabeza de Hierro, més endavant anomenada El Veterano). Amb aquesta darrera societat s'organitza un reguitzell de desavinences, plets,

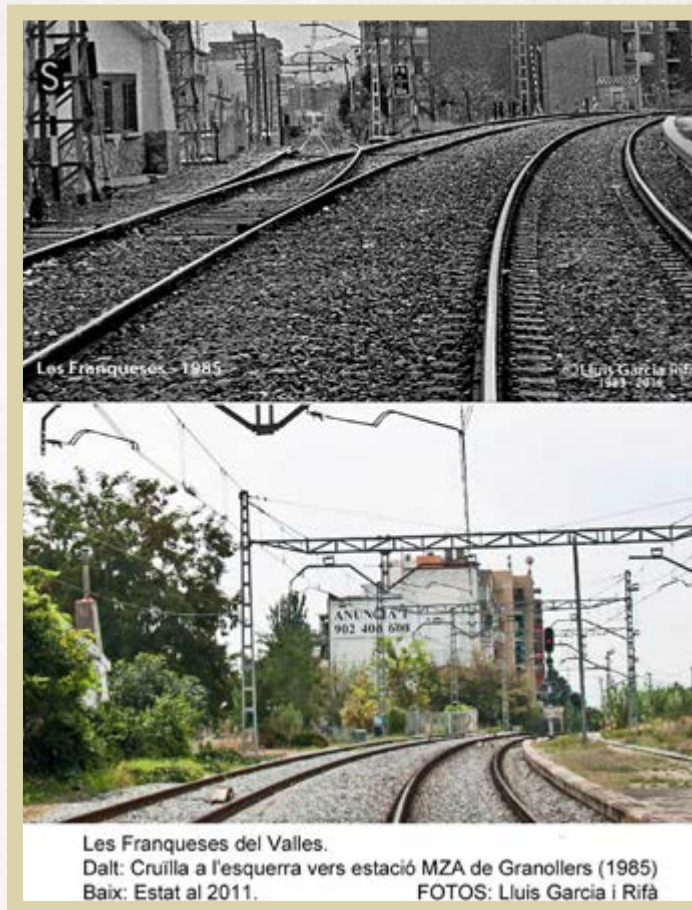
demandes, discussions, incompliments, etc. que farà retardar la construcció d'un ferrocarril indispensable per portar el carbó a les naixents indústries que, en gran part, estaven a Barcelona i als seus encontorns. El primer intent va ser un ferrocarril que, sota el nom de «Camino de hierro de la Serenísima Señora Infanta D.^a María Luisa Fernanda», construït amb trams de plans inclinats i amb tracció a sang, pretenia arribar al port de Roses i d'allà a Barcelona. Aquesta solució, impulsada per Romà, es va descartar per inviable a favor de l'enllaç directe amb Barcelona.

Joan Bautista Perera, cònsol honorari de l'Uruguai i ensems president del Veterano, sol·licita el maig de 1847 autorització a S. M. per fer estudis d'un ferrocarril de les mines d'Ogassa a Barcelona, sol·licitud autoritzada el 17 de juny de 1847. El 1849 se'n publiquen plànol i memòria. Cal dir que el projecte era amb via doble i el traçat era per Sant Hipòlit de Voltregà i sense subvencions públiques. L'estació de Barcelona estava projectada a l'entrada del Passeig de Gràcia. El Sr. Perera traspassa els drets a una societat formada pel Veterano amb el nom de Empresa del Camino de Hierro de Barcelona San Juan de las Abadesas amb una composició espantosa:

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



Baixador de Llerona - Va ser inaugurat el 30 de juliol de 1944, i sense servei des de 1993. Al 2016 l'alcalde Francesc Colomé, demanava el rescat d'aquest baixador. Primera: autor desconegut (1944). Dues següents de Lluís Garcia Rifà (1985-2011).



Primer enllaç Les Franqueses - Granollers Centre. Traçat original de la línia que en el 2000 es va desmantellar. Lluís Garcia Rifà (1985-2011).



Pont sobre la Riera de Carbonell o de Corró. Únic element que queda del traçat original de la línia en el tram Granollers Centre a Les Franqueses. Lluís Garcia Rifà (2011).

Busquets, abogado y propietario == Sr. D. Ramón Adzeries, abogado y propietario == Sr. D. Juan Agell, hacendado y catedrático de la Universidad de Barcelona == Sr. D. Felix Macià y Gelbert, del comercio y propietario

Junta «auxiliar» (les cometes són meves) en Madrid: == Ilmo. Sr. D. Pascual Madoz, Diputado a Cortes, Presidente de la Junta == Excmo. Sr. Marqués de Valdegamas, Diputado a Cortes == Excelentísimo Sr. José Baldasano, General de Marina y Senador del Reino == Excmo. Sr. D. Jaime Ceriola, banquero y diputado a 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. Fèlix Maria 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.

De noms, n'hi ha molts i d'importants, però de diners aportats, pocs, així que el projecte caduca i seran Charles Auguste Moreau, Corbière i el Comte de Seraincourt que, representats per Miquel Ravella i Vilà, encarreguen a Ildefons Cerdà² fer els estudis pertinents. Pel finançament se signa el 1857 un contracte amb Mr. Manzeau, banquer de París, i per la construcció es contracta l'enginyer Mr. Belaney. El 5 d'agost de 1857 s'atorga la concessió, aquesta vegada ja amb el ferrocarril

de Granollers-Barcelona (França) construït i, per tant, la línia és a partir de la capital vallesana fins a Sant Joan de les Abadesses.

La mort de Ravella portarà tot el projecte al desastre.

Institucions i ajuntaments catalans fan una forta campanya per tal que el govern de la nació afavoreixi la línia que finalment acabarà amb la publicació d'una llei el desembre de 1861 que aprova la seva construcció. A Osona i Ripollès l'alegria és immensa i s'organitzen actes de celebració arreu. S'anuncia la primera subhasta pel 14 de febrer de 1863, que guanya Alejandro Bengoechea, persona que ocultava els veritables postors: uns inversors anglesos, encapçalats per Henry Breusing, amb una oferta que va deixar tothom bocabadat. La companyia rebrà el nom de «Compañia del Ferrocarril de Granollers a San Juan de las Abadesas». L'enginyer nomenat es John D. Barry, que també fa un projecte fins a Puigcerdà. Comencen les obres el 23 de maig de 1863, prop de La Garriga. Inesperadament, Mr. Breusing es retira i el substitueix Laurent Louis Mouton, president del ferrocarril Hainault i Flandes. Les obres avancen correctament, però la situació política no hi col·labora: el 9 de gener de 1866 el capità general de Catalunya, Fernando Cotoner, declara en estat de guerra les quatre províncies catalanes. Els treballs s'alenteixen....

Estem a 1866, l'any fatídic per les borses, especialment pels ferrocarrils, i també és l'any en què es va prometre que arribaria el tren a Vic, però... el 12 de maig, la Catalana General de Crèdit i el

Pont sobre la Riera de Carbonell o de Corró. Únic element que queda del traçat original de la línia en el tram Granollers Centre a Les Franqueses. El Senyor dels 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 Bifurcació de 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, traçat inicial del ferrocarril a Ripoll i Sant Joan de les Abadesses.

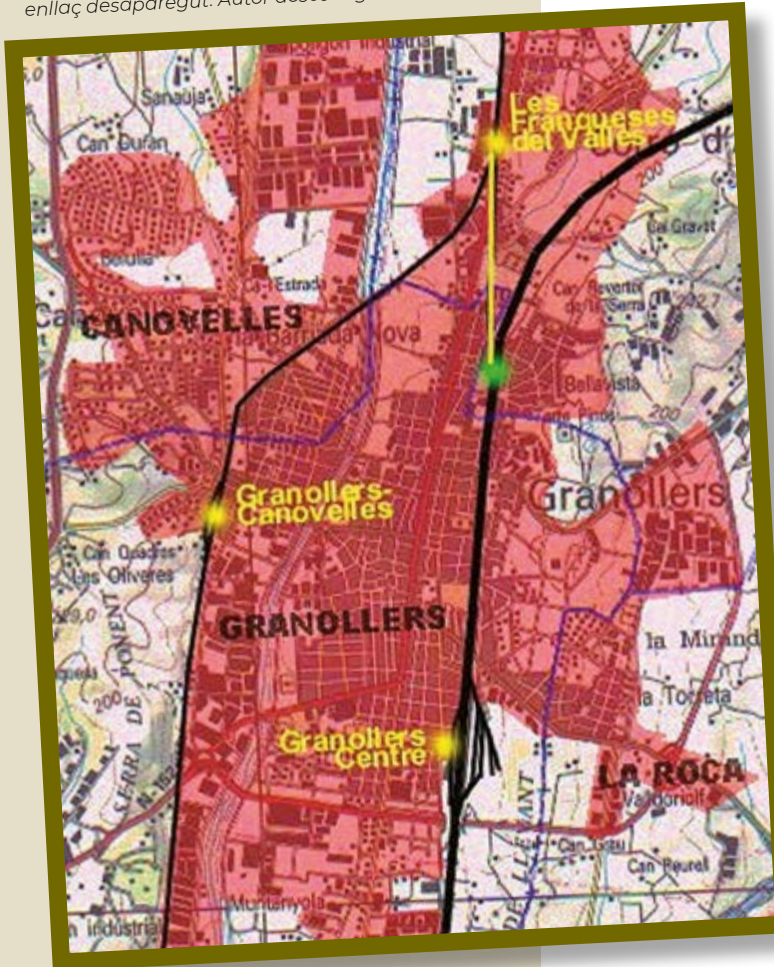
La interrelació de les dues línies s'atribuï a l'estació de les Franqueses on, mitjançant una locomotora de vapor del segle XIX assignada a aquest servei, es formaven els trens de vagons destinats a la xarxa de MZA, i posteriorment de RENFE. I de retorn recollia els vagons amb destinació a estacions de la línia Barcelona - Sant Joan i Puigcerdà. Aquell tren, normalment no gaire llarg, tenia un atractiu singular per a molts granollerins. A més a més, hi havia dos o tres viatgers per sentit darrs (al madri, al migdia i a la tarda) en què hi anava un cotxe de passatgers. En aquelles èpoques (dècada del 1930) se'l coneixia popularment com el tren d'en Rocabert, cognom d'un dels maquinistes d'aquesta línia.

L'any 1985 la línia ja estava amenaçada de supressió en el dràstic 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 desmantelada, excepte el pont que creua la riera Carbonell, que separa Granollers i les Franqueses.

(El senyor dels Bertins)

<https://www.flickr.com/photos/cinglesdebertins/3405460698/>

Mapa on es veu -en groc- l'antic enllaç desaparegut. Autor desconegut.



Crèdit Mobiliari Barceloní fan fallida. Aquesta circumstància arrossega la Borsa de Barcelona, que en pocs dies perd la fabulosa quantitat de 50 milions de duros³. A part de la crisi

general que travessaven els FC, la inundació de títols «averiados» de ferrocarrils, molts d'ells endossats a Barcelona per José de Salamanca, va acabar de «rematar la faena». Finalment, el 31 d'octubre de 1866 el govern anul·la «[...] la autorización en virtud de la cual existe la Compañía del Ferrocarril de Granollers a San Juan de las Abadesas y en disponer que se proceda a su disolución, Manuel Orovio».

El següent serà el belga Alexander de Lossy de Ville, que s'adjudica la concessió el 10 de maig de 1870 i que, tot i ser condecorat amb «la Real y muy distinguida Orden española de Carlos III», organitza tal embolic que acabarà processat i exiliat a Anglaterra. Finalment, l'empresa farà fallida com a resultat de les actuacions del jutjat de primera instància 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». Les obres ja s'havien parat el 21 d'abril de 1872.

Finalment, és Fèlix Macià i Bonaplata qui, en companyia d'Eugeni Broccà i Sagnier (constructor)⁴ assoleixen, per traspàs el 13 d'octubre de 1873, la responsabilitat d'acabar les obres i fer arribar el tren a Vic, fet que es produirà el 8 de juliol de 1875.⁵

Per arribar a Sant Joan es funda la Sociedad del Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas. Aquesta empresa estarà formada per 20.000 accions i en seran socis: el Veterano, amb 10.000 accions com a preu de la transferència de les mines, establiments i annexos, 5.000 accions per a Felix Macià, com aportació de les obres ja fetes fins a Vic, i La Catalana General de Crèdit, que aportarà l'import de construir el tram de Vic a Torallas.

Finalment, les obres comencen el 15 de desembre de 1877 i correspon «[...] la glòria de desfer lo encantament i d'enllestir en menys de tres anys una via tan costosa i difícil com aquesta[...]» a la SFMSJ, amb capital de la Catalana General de Crédito i com a contractista a Bernard, Varinot i Cia.⁶ S'inicia 1878 amb una espectacular embranzida. La companyia publica un ban oferint feina a tothom que s'hi presenti. Aquesta possibilitat provoca, fins i tot, l'arribada de moltes famílies de les províncies del Migjorn. La inauguració fins a l'estació de càrrega de ciment i carbó de Torallas es fa amb tota solemnitat el 17 d'octubre de 1880.⁷

Granollers MZA a punt de ser enderrocada. Foto: Joan Guardia (anys 60).



Estació de Granollers MZA a ple rendiment.
Final de línia del Fc. Sant Joan de les
Abadesses a Granollers. Enllaç amb el
Fc. de Barcelona a Girona i Portbou.
Lucien Roisin (anys 10-20).



EL PERQUÈ DE LA LÍNIA DE LLERONA A SANT MARTÍ DE PROVENÇALS

El tram de Granollers a Barcelona, amb la duplictat de línies de diferent traçat que avui pot semblar normal, no és res més que, a part de la manca d'entesa entre companyies, una conseqüència lògica de l'absència d'una política de planificació de la xarxa ferroviària. Qualsevol podia fer la «seva línia» per tal d'arribar als grans centres urbans, a un port, a una explotació minera o a qualsevol altre lloc. De bon principi gairebé hi havia tantes línies de ferrocarril com empreses ferroviàries.⁸ Casa nostra n'és un exemple paradigmàtic: només sortint de Barcelona hi ha dues línies per anar a França (Mataró i Granollers)⁹, dues per arribar a Saragossa i Madrid (Caspé-MZA i Lleida-NORTE) i la que ens està ocupant¹⁰.

Per altra banda, difícilment s'hauria donat aquesta duplictat en el cas de ser una sola empresa la constructora d'aquests itineraris. Això, entre altres conseqüències, va provocar una excessiva competència amb el consegüent repartiment de mercaderies i passatge que les empreses autòctones no van poder superar. Malgrat tot, aquesta situació beneficiarà els usuaris, que disposaran, a partir d'aleshores, de més opcions de transport.

Si la construcció i explotació de les línies catalanes, incloent-hi la definitiva comunicació per ferrocarril de Bar-

celona a Sant Joan de les Abadesses, es deu essencialment al capital català, tard o d'hora la seva explotació no serà, gairabé mai, prou rendible com per afrontar els deutes financers que va comportar la seva construcció, acabant totes en mans de les dues grans, MZA i NORTE, és a dir: Rothschild i Pereire, que es repartiran el pastís ferroviari català i estatal, amb gran perjudici pels accionistes originals. Durant la seva dominació —fins a la creació de Renfe— va ser París qui prenia les grans decisions, i franceses també van ser moltes de les primeres constructores, els primers ferroviaris, material, models de gestió, etc. Inclús a Ogassa, sobretot durant els primers anys de l'explotació minera, la petjada francesa s'hi va fer notar i molt: Federico Martín¹¹ i Passebois instal·lant una cimentera, Xavier Doucloux, enginyer de les mines, etc. passant pels mestres minaires, picadors, etc. De tot plegat, però, el país se'n veurà beneficiat, si bé l'entorn era duríssim. A tall d'exemple, vegis la impressió d'un observador a les mines,¹² abans de l'arribada del ferrocarril a Sant Joan (textual): «[...] l'aspecte dels pobres treballadors que semblen homes desperitats enmig d'un profund dormir. En aquell dia n'hi treballaven 300[...]».

...I en el carbó d'Ogassa rau el motiu de la construcció del ferrocarril que ens ocupa. Cal recordar ara que la construcció de la línia de Barcelona a Granollers era el primer tram per arribar a Sant Joan de les Abadesses: el transport de carbó es feia amb cavalle-



Estació de Granollers amb uns interessats espectadors admirant un tren amb doble tracció. IEFC (anys 20).

Estació de Granollers amb la cantina i el moll cobert. Arxiu municipal de Granollers-AMGR Arxiu d'imatges (anys 10).





Foto: Joan Mas

Fotografia on es pot percebre l'estació (sense marquesina), el moll de càrrega ja desmantellat, la bàscula amb la placa giratoria i una "suïssa" entrant a l'estació. Foto Joan Mas (anys 70-80).

ries, a bast i amb carros en molts trams, per uns camins infernals sobretot en els primers quilòmetres.

Una vegada inaugurada la línia de Granollers, un dels principals socis, els Girona, surten del Consell d'Administració. Aquesta deserció comportarà un canvi radical en l'objectiu de l'empresa, decantant-se ara per la línia Barcelona-Granollers-Girona-França que preveïen amb més rendiment davant de l'imprevisible futur del carbó d'Ogassa, com veurem més endavant. La branca ferroviària de Llerona (actualment, les Franqueses)¹³ a Sant

Martí de Provençals tindrà el seu origen, doncs, en la necessitat de fer arribar aquells carbons directament a Barcelona mitjançant una línia pròpia en tot el trajecte i no per la de Granollers-Centre a Barcelona, que és la que s'utilitzava els primers temps d'existència del FC de Sant Joan.¹⁴ L'estació de Granollers¹⁵ havia quedat com a final de línia del tren de Sant Joan, situació que suposava, pels seus viatgers, fer-hi transbordament amb l'adquisició d'un nou bitllet per arribar a la capital. No hi va haver manera d'entendre's per tal de fer arribar el tren de Sant Joan directament a Barcelona. Pel que fa al carbó no hi havia més remei que pactar el trànsit dels vagons per la línia i aquí rau, principalment, l'inici dels problemes.

La qüestió del tram de Granollers a Barcelona havia començat ben d'hora: els propietaris de la línia del tren de Granollers (o de França), inaugurada el 1854, es mostren molt aviat preocupats davant la possibilitat de perdre l'exclusiva del tram de Montcada



Estació de Granollers. Lluís Garcia Rifà (1985).

a Barcelona,¹⁶ en favor del futur ferrocarril de Barcelona a Saragossa. (El 30 de març de 1857 havia sortit a informació pública la construcció de la línia que arribarà a Lleida el 1861).

Per altra banda, davant de la possibilitat d'alguna entesa entre el FC de Sant Joan i el Barcelona-Saragossa, els del tren de Granollers es mouen ràpidament i assoleixen un pacte, el primer, que facilités el trànsit dels combois de Sant Joan per la seva línia per tal d'evitar la construcció del tram Llerona-Barcelona i que consistirà en el pagament, per part del FC de Sant Joan, de 1.500 francs diaris després dels sis primers mesos d'exploració conduint mil tones diàries de carbó i, abans d'aquest temps, a proporció del que es transporti.¹⁷

Ja havien aparegut espurnes durant els primers temps de la construcció del tren a Sant Joan: els carrils, a bord dels vaixells «Amaryllis» i «Sensitive», procedents d'Amberes, estaven a punt d'arribar a Barcelona... Però s'hauran de transportar amb carros fins a Granollers en no posar-se d'acord amb el preu del transport per ferrocarril (*Eco de la Montaña*, 30-10-64).¹⁸ El fet de no ser la mateixa empresa el FC de Granollers a Barcelona i el de Granollers a Sant Joan de les Abadesses fa que, ja mesos abans de l'arribada del tren a Sant Joan (octubre de 1880), es plantegi definitivament la idea d'arribar directament a Barcelona: a la *Gaceta de los Caminos de Hierro* (GCH) del 9 de maig de 1880 surt una autorització del 13 d'abril de 1880 per fer estudis d'un FC de Granollers a Barcelona a càrrec de la Catalana General de Crèdit,¹⁹ propietària

Estació de Parets. Crisant Palau (1920).



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

Parets del Vallés.
Lluís Garcia Rifà (2014).



Parets del Vallés.
Autor desconegut
(anys 40-50).



Parets del Vallés des del pont
de l'Avinguda Catalunya.
Lluís Garcia Rifà (2015).



de la majoria d'accions del FC a Sant Joan. El cas és que el peatge que pagava aquest ferrocarril els semblava excessiu, tot i que l'import estava regulat per la Ley General de Ferrocarriles, art. 31, 34, 35 i 36, per tot el que fa referència al transport de material, viatgers i mercaderies,²⁰ així com les condicions i els pactes específics establerts en les respectives concessions. També s'havien de solucionar els problemes que originaven l'arribada dels carbons a Barcelona, ja que no es disposava d'un lloc adequat ni de magatzems propis, qüestió que no solucionava correctament l'empresa del ferrocarril de Granollers. Per tot plegat, mentre es negociaven els preus, s'estava estudiant la concessió de la nova línia per part de la Catalana General de Crèdit (verdadera propietària de la SFMSJ).²¹ La decisió estava presa, doncs, i en aquestes circumstàncies, resultava difícil una entesa amb TBF,²² futurs competidors en el tram comú. L'abril de 1882 es presentarà el projecte de construcció al Congrés dels Diputats amb els estudis ja fets el 1881. Es preveia l'estació en el triangle format pel carrer Marina, Gran Via i Diagonal. S'autoritzava la construcció de la línia a favor de la Catalana el 4 d'agost. Mentrestant, subsistia la necessitat d'un enteniment i una trobada entre una Comissió de la Companyia de Sant Joan i el gerent de la TBF fa que arribin a un acord que, amb poques variacions, és acceptat pel Consell d'Administració d'aquesta companyia el 31 d'agost de 1882. Després de diverses «incidències» per tal de retocar petits detalls de les bases del conveni, la SFMSJ rep, amb gran sorpresa, la següent notificació:



Estació de Mollet Santa Rosa.
Autor desconegut (1910).



Estació de Mollet Santa Rosa.
Lluís Garcia Rifà (1985).

«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».²³

Si bé l'entesa era amb l'empresa ferroviària, hi mancava l'aprovació de la Catalana. Aquesta resposta va deixar a tots els components de la Junta bocabadats. Irritats, s'inicia

amb caràcter d'urgència la sol·licitud del permís per construir l'enllaç directe amb Barcelona.

Però... de quin tracte o conveni parlem? Doncs ni més ni menys que de la compra, per part de la Catalana, de la línia de Granollers a Barcelona. Segons un article de «El Liberal» de 19 de maig de 1882, aquesta operació representava 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 interior²⁴ solo le originaba pérdidas, porque sin alimento bastante, por la concesión venía la Empresa mal de su agrado obligada a sostenerla.[...] pues bien,



Estació Mollet-Santa Rosa.
Lluís Garcia Rifà (2012).



Estació de Mollet Santa Rosa.
Lluís Garcia Rifà (1985-2012).

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». ²⁵ Malgrat aquesta crònica, el temps esdevindrà testimoni de l'encert de la decisió del FC de Granollers. El cert és que es donava per fet la construcció de la línia a Sant Martí de Provençals i, si tenim en compte que el traçat era paral·lel al FC a Saragossa, ²⁶ no és d'estranyar una certa prevenició a una possible entesa entre les dues companyies (com, en part, així va ser) que podria arribar a donar continuïtat a la línia de Saragossa vers França... ²⁷

Ja el 1883 la Catalana havia convingut amb el Norte la construcció de la seva línia paral·lela a la de Saragossa en el tram de Montcada a Barcelona. En un altre moment, també hi va haver un intent de construir una doble via de Granollers a Barcelona en el tram del TBF, però no s'arriba a cap acord a causa, principalment, de la competència que inevitablement hi hauria entre les dues companyies. ²⁸



Estació de Montcada Ripollet.
Lluís Garcia Rifa (1985).



Estació de Montcada Ripollet. Lluís Garcia Rifa (2012).

UN ALTRE CONVENI

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



Estacio Santa Perpetua-La Florida.
Artistics bancs a l'andana. Lluís
Garcia Rifà (1985).

Amb tot, els intents per arribar a un acord per tal de mantenir l'exclusiva de l'enllaç amb Barcelona van continuar: a la memòria de TBF de l'any següent (1883), llegida en Junta General el 4 de maig de 1884 i a petició d'un accionista «dio també 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

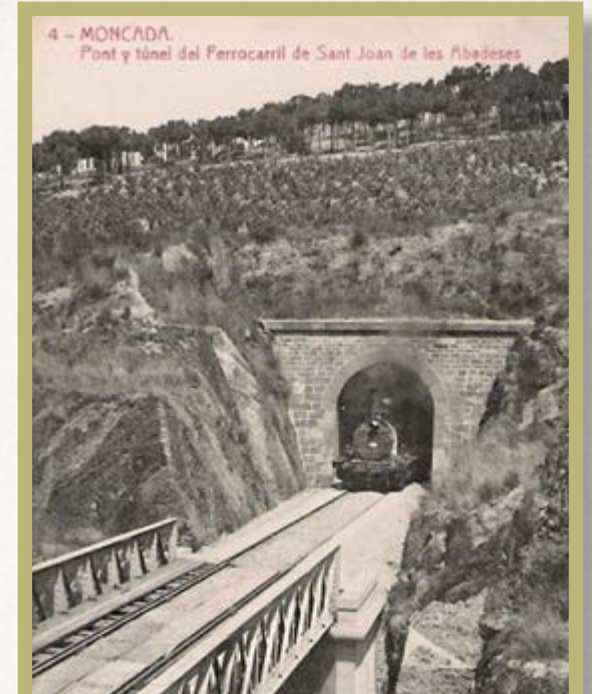
Montcada Reixac. Locomotora a vapor al túnel de la Fermina. Autor desconegut (Anys 20).

Martín de Provencals a Llerona, que, 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».²⁹

Aquest conveni o «acuerdo», datat el novembre de 1883, consta de 10 apartats (o bases) i un de provisional.

Comença dient:

«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, [...]» i en previsió de la competència que representava la línia de Barcelona a Saragossa «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 Empalme³⁰ de San Martín de Provencals y la Estación de Granollers».



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

Núm. 1231.

D. Luis del Castillo y Lopez, Administrador de la Sociedad Catalana general de Crédito, ha elevado una instancia á esta Municipalidad solicitando autorizacion para cercar unos terrenos que dicha Sociedad posee entre las calles Gran-via, Diagonal, Córtes y Marina, y construir luego en los mismos una estacion para el servicio del ferro-carril y minas de San Juan de las Abadesas, cuya construccion de dicha obra debe interceptar las calles números 41, 42 y 43.

Lo que se hace público al objeto de que todas cuantas personas se consideren perjudicadas con la referida construccion, puedan presentar las reclamaciones que juzguen oportunas durante los 20 dias siguientes al de la publicacion del presente anuncio, á cuyo fin estará el expediente de manifiesto en esta Secretaría municipal.

San Martin de Provencals 23 de marzo de 1882.—El Alcalde constitucional Presidente, Salvador Buxó.—P. A. D. A., el Secretario, Alberto Rovatti.

Sol·licitud per tancar els terrenys per construir l'estació de Sant Martí de Provençals (1882).

Pel que fa a les bases:

1a La Companyia de Sant Joan es compromet a construir una estació a dos o tres quilòmetres de l'estació de França, on empalmarà amb la de Sant Martí de Provençals.

2a La TBF no expedirà bitllets a l'estació de França per la línia del Ferrocarril de Sant Joan.

3a La Cia. de Sant Joan tindrà total llibertat per circular amb els seus trens per la via propietat de TBF.

4a El FC de Sant Joan podrà establir els trens que cregui convenients, segons les diferents «temporades.»

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 Pel trànsit parcial entre estacions en el tram propietat de la línia de França, aquesta cobrarà les dues terceres parts de l'import del transport, no podent modificar la Companyia de Sant Joan l'import dels preus establerts per la Cia. de TBF.

7a En cas de necessitat o per ordre governamental, la TBF instal·larà una segona via sense que això representi cap cost a la Cia. de Sant Joan.

8a La TBF gestionà els permisos necessaris per establir una línia telegràfica en el trajecte de l'«Empalme» a Granollers pel servei de la línia de Sant Joan, anant a càrrec d'aquesta les despeses que se n'originin.

9a El contracte tindrà una validesa de 25 anys.

10a Les diferències d'interpretació de qualsevol part d'aquest conveni seran resoltes per dues persones nomenades per ambdues companyies respectivament.

Base transitòria: la companyia de Sant Joan s'obliga a presentar aquest conveni a l'aprovació de la Junta General abans d'un mes una vegada aprovat el conveni per la Junta. Una vegada es disposi dels permisos necessaris, la Cia. de Sant Joan construirà l'estació i la línia fins a l'entroncament amb la línia de França, dintre d'un període d'entre nou i quinze mesos.³¹

Aquest és l'acord a què arriben ambdues companyies ferroviàries, però a l'hora de la veritat la TBF es va haver d'entendre amb la que denominaven «suprema directora», la Catalana General de Crèdit, i va saltar una altra sorpresa: la Catalana no era una empresa ferroviària, sinó constructora, però tenia els drets de la línia de Llerona a Sant Martí de Provençals des del 1882. L'empresa del FC de Granollers va intentar el pacte, ara amb la constructora,³² però no es va poder dur a terme, ja que aquesta vegada la Catalana es volia treure de sobre la línia:

«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

Gaceta Caminos de Hierro
3-5-1857

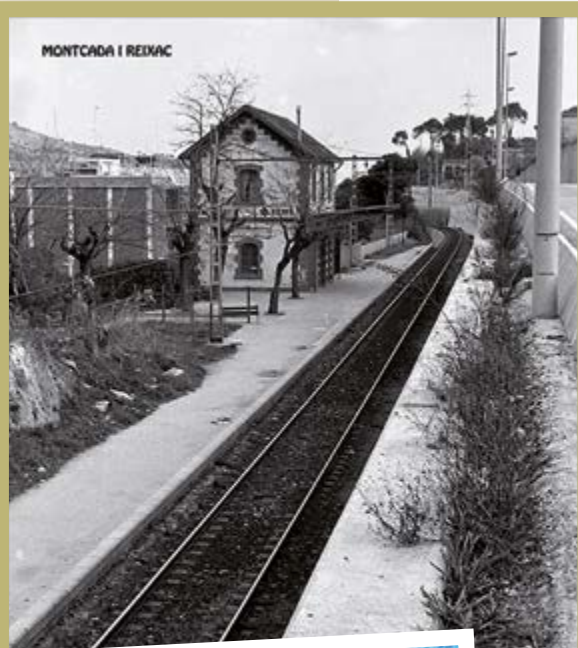
NOVEDADES INDUSTRIALES.

Acaba de celebrarse un convenio entre el camino de Granollers y el de San Juan de las Abadesas, que sin afectar los intereses de ninguna de dichas empresas tiene por objeto el prestarse apoyo. Amistosamente y solo atendiendo al beneficio mútuo, el camino de San Juan de las Abadesas abonará al de Granollers 1,500 francos diarios despues de los seis meses de su total explotacion, conduciendo mil toneladas diarias de carbon, y antes de dicho tiempo á proporcion de lo que esporte lo mismo que de los pasajeros y demás efectos. Dos líneas que podrian ser rivales si el señor ministro de Fomento no lo hubiese mirado detenidamente, quedan hoy hermanadas y prestándose un apoyo mútuo, siendo quizá con el tiempo la base de una fusion siempre beneficiosa á entrambas compañías.

Se han celebrado posteriormente algunas reuniones entre los señores diputados electos y las comisiones representantes de los ferrocarriles al objeto de su fusion, principio altamente sabio y económico que si llega á realizarse dará la fuerza y vigor que merecen tantas empresas. Si el principio de fusion se comunicase á las compañías de seguros marítimos y á las de Crédito, á mas del beneficio que reportarian los interesados se pondria un término á las rivalidades que destruyen el crédito de todas, sirviendo solo de beneficio á unos pocos.

Contracte de conveni entre el Tren de Granollers a Barcelona i el de Sant Joan de les Abadeses (1857).

Estació de Montcada Reixac.
Lluís Garcia Rifà
(1985.).



Estació Montcada Reixac.
Lluís Garcia Rifà (2012).

podía convenirnos ni dar oídos siquiera a proposiciones para adquirir una línea de escaso tráfico gravada 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 inspirado la proposición de ley últimamente presentada al Congreso de la que nos habló el Sr. X». ³³ (GCH, 23-4-1882).

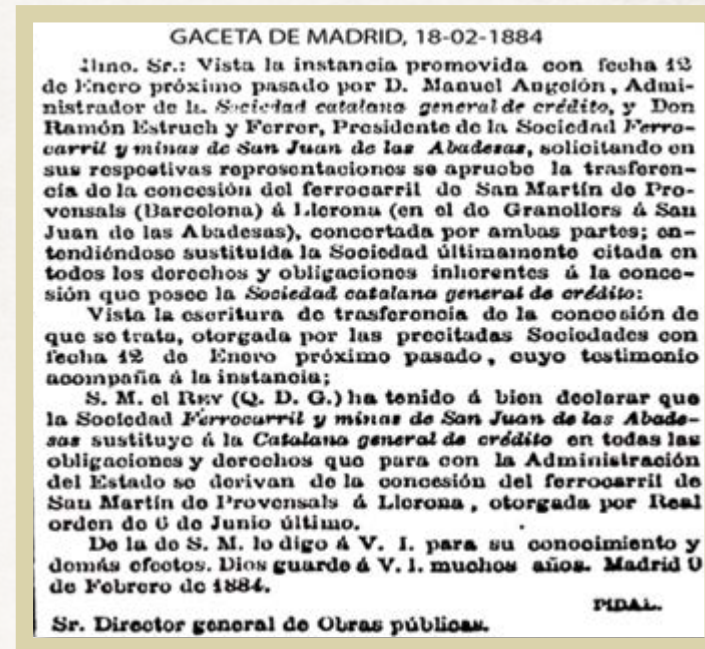
Per altra banda, l'opció del Llerona-Sant Martí quedarà definitivament aprovada el 6 de juny de 1883 quan surt la RO atorgant «...a la Sociedad Catalana General de Crédito la concesión del ferrocarril que partiendo de San Martín de Provencals (Barcelona) empalme cerca de Granollers con el que desde esta villa se dirige a San Juan de las Abadesas...».

És en aquesta situació que la Catalana troba finalment la manera de desempallegar-se de la línia, que no és altra que endossar-la a la Sociedad del Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas arribant a l'acord de traspasar la titularitat de la línia a favor d'aquesta darrera. En data de 3 de gener de 1884 la Junta

del FMSJ aprova l'adquisició i la sanció reial és del 9 de febrer de 1884. Per tal de fer-hi front, el 2 de juliol de 1885 la SFMSJA posarà en circulació les 30.000 obligacions de 500 pessetes cadascuna d'elles ³⁴ (*Gaceta de Madrid*, 28 de juliol de 1885). Per tant, segons la nota de la SFMSJ, els productes de la línia de Sant Martí a Llerona respondran del pagament d'aquestes obligacions. ³⁵

El que no ha estat explicat, llevat que sigui una fugida endavant, és el motiu o motius que impulsaran La Catalana a construir aquesta prolongació en uns moments que devia conèixer els problemes dels carbons d'Ogassa. ³⁶ En la memòria llegida a la Junta General el 2 de març de 1886 vol justificar-ne la construcció: ³⁷

«Hemos dedicado, asimismo, gran parte de nuestra actividad durante el pasado ejercicio a la construcción del ferrocarril de San Martín de Provencals a 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



Traspàs de la concessió del ferrocarril de Llerona de la Catalana a la SFMSJ (1884).

Anunci de la creació de 30.000 obligacions de 500 pessetes al 3% del ferrocarril de Llerona a Sant Martí de Provençals (1885).



Traspàs de la concessió de la línia de la Societat Catalana General de Crèdit a la Societat del Ferrocarril i Mines de Sant Joan de les Abadeses (1884).

mermaba de 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».

Com veurem, el 1886 surt a la llum pública que a Ogassa no hi ha carbó... devien saber-ho molt abans. La veritat és que estaven ficats fins al moll de l'os en el negoci de Sant Joan, ja vaticinat com a «ruïnós» com hem vist, i aquest traspàs pretendrà assumir tota la responsabilitat de les mines i el ferrocarril a una sola empresa...

Al mateix temps que surt la Llei de concessió, i donat que el traçat passa prop de la línia de Barcelona a Saragossa del NORTE, la Catalana arriba a un acord amb aquesta companyia per tal que des de Sant Martí de Provençals fins a Montcada podrà instal·lar, en el tram comú, una nova via paral·lela a la del Norte i en els seus terrenys, com es pot veure encara avui, concretament: «...mientras la Sociedad concesionaria de la vía férrea de San Martín a 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...».³⁸



Montcada Bifurcació. Lucien Roisin (anys 20).



Montcada Bifurcació.
Lluís García Rifa (2006).

LA CONSTRUCCIÓ

Les obres comencen el dilluns 7 d'abril de 1884 prop de Montcada (segurament en el desviament)³⁹ progressant de la manera següent:⁴⁰

Durant el primer any, es fan preferentment els treballs d'alineació i anivellació, construint-se els terraplens i les trinxeres. A finals de 1884, es comencen a instal·lar els primers trams metàl·lics dels ponts que corresponen al de la riera Ripollet. El novembre de

1885 queda tancat el primer tram del pont sobre el Congost i els trens d'obres ja arriben de Sant Andreu a Mollet (la inauguració es preveu pel desembre).⁴¹ Els jornals es pagaven a raó de 9 a 12 rals.⁴²

El 23 de febrer de 1885 el Congrés aprova una pròrroga (de 18 mesos)⁴³ per la construcció de l'estació de Sant Martí.⁴⁴ Queda ratificat en forma de llei, el 12 de juny de 1885 (*Gaceta*, 21-6-1885). Però els problemes continuen:

«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».⁴⁵

En aquells moments hi treballaven unes dos mil persones, 500 de les quals van abandonar els treballs per incorporar-se a les labors del camp.⁴⁶

El 16 de setembre de 1885, a manca del balast, una locomotora fa per primera vegada pràcticament tot el recorregut de la línia (GCH, 27-09-1885).

El 15 de desembre, una altra locomotora amb vagons carregats de materials per la via també fa el trajecte de Barcelona a Granollers (Norte). Falten els carrils en els més de dos quilòmetres fins a les Franqueses.

Que la construcció d'aquesta branca no va agradar gens ni mica a la companyia del FC de França en dona idea el comentari aparegut a *La Veu del Montserrat* (Vic) del dia 26-2-1886:

«Lo día de la inauguració no és, doncs, gaire lluny, faltant únicament l'aprovació per la Superioritat dels itineraris, per la qual cosa ha anat acumulant obstacles, alguns sobiranament ridículs, el Gerent de la Companyia dels ferrocarrils de França, D. Claudi Planas. És d'esperar que tals obstacles no faran retardar la inauguració no més que per comptats dies i que molt aviat podrà aprofitar-se la gent de tota aquesta muntanya dels avantatges de la nova via, evitant totes aquelles faltes d'atenció que en l'estació de Granollers (Centre) es tenien i encara es tenen als viatgers que han de prendre el tren de Sant Joan a posta (sic) sens dubte i amb ben manifesta intenció de fastiguejar-los.»

Les obres varen anar a càrrec d'Eugeni Brocca i Sagnier com a enginyer en cap (i constructor), i al capdavant dels treballs hi havia els enginyers Josep Torner i Pedro Pella.⁴⁷

LA INAUGURACIÓ



Primer horari de la línia de Llerona (14-02-1886).

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 dijo:

«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 dijo si servirá por «per poder donar una mica de pressa a la cosa, inaugurant aviat aquest ferrocarril que sembla esperar un “cavaller andant”⁴⁸ prou valent per desencantar-lo».

Finalmente arriba el día: sábado 10 de abril de 1886. *El Llano de Vich* del mes de abril reproduce la crónica recollida de «un colega de esta capital». En extracte informa que:

«Por fin, después de obstáculos mil y contrariedades sin cuento, felizmente vencidas gracias a la firme voluntad de la empresa y a la bondad de la causa, púdose entregar anteayer al servicio público... etc.» Fa una petita descripció de les obres més importants i continua: «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 Provensals. Ambas sociedades obsequiaron a sus convidados 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 rails 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 comenzaba a Sant Andreu, ya que con una vía proveniente de la estación del Norte (Vilanova) se desdoblaba hasta Montcada Bifurcación con una vía ya propiedad del FC Llerona, paralela a la del FC Barcelona-Saragosa, como hemos visto.

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

EL FINAL DE LA SFMSJA

Durant els àpats i brindis, molts (si no tots) dels senyors comensals ja sabien el que els venia a sobre i, com he insinuat abans, les desgràcies no havien acabat, i aquesta vegada no se n'aixecaran mai més: vegem un curt fragment de la memòria de la SFMSJ corresponent a l'any 1886, llegida durant la Junta General d'Accionistes el 10 de juny 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 més remei que subratllar aquest fet. Després de tants anys, de tant patir i de tanta lluita, resulta que no hi ha carbó (s'entén carbó en quantitats rendibles). És realment un cas de mala sort⁴⁹ que just en el moment en què la societat disposa per primera vegada, com a propietària, de tots els elements i d'una comunicació directa amb Barcelona pel transport de carbó, el carbó s'acaba. No va haver-hi temps ni d'arribar a una explotació mínima per cobrir despeses

i es confiava plenament en l'augment d'extracció per anar eixugant el dèficit i assolir tots els somnis acumulats al llarg de tants anys... Les despeses de construcció de la nova línia de Sant Martí no van permetre les d'inversió a les mines per qüestió de prioritats, però no cal dir que aquest descobriment farà trontollar les empreses afectades i tots els seus projectes.

Els paràgrafs següents —de la Catalana General de Crèdit— potser aclariran algunes coses:

«Las condiciones de esta empresa ferrocarrilera y minera no son generalmente conocidas. Su vía férrea, prescindiendo del transporte de carbones, ha correspondido, ha superado 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 lo 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 por la de descubierto de Cuenta Corriente, nos era en deber la citada Compañía.

*Baixador de Sant Andreu .
 Col·lecció 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.



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 Provencals a Llerona; lo cual si no desamortiza, hace al menos productivo el capital que en este negocio tenemos empleado».⁵⁰

Es proposa un draconian conveni als obligacionistes de Sant Joan, que, en essència, queda bastant clar ja des de l'article primer:

«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 continua essent de 500 pessetes cadascuna d'elles.

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 próximo 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...»

Aquest conveni va trobar una forta oposició entre els obligacionistes i va ser recorregut judicialment. A la Catalana li suposarà la pèrdua de més de dos milions de pessetes...

Però els números no acabaven de quadrar:

La *Revista Minera, Metalúrgica y de Ingeniería* corresponent al núm. 1135 d'1-1-1887 fa les consideracions següents en referència a la memòria de 1886:



Baixador de Torre Baró.
Bernat Borràs-www.trenscat.cat (2008).

No troben cap explicació «absolutamente que nos demuestre 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 servit per perdre 36 000 pessetes aquell any... «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».

Pel que fa al transport: «... 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 es estar fuera de la razón».

Acaba: «¿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?».

Tot aquest embolic acabarà amb l'absorció de la SFMSJA per part del Norte mitjançant contracte del 31-12-1887. Era l'octava línia que absorbia el Norte, és allò del peix gros i el petit.

El contracte d'absorció

De la memòria de *Camino de Hierro del Norte de España* de 1887, llegida el 26 de maig 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 % el 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.».

Aquest acord se signa en l'àmbit directiu el 31 de desembre de 1887 i queda ratificat per les respectives juntes generals d'accionistes l'11 de febrer de 1888 per part de FMSJA i el 26 de maig de 1888 pels *Caminos de Hierro del Norte de España*. Aquest conveni va permetre salvar les mines i el ferrocarril, però també va representar la confirmació de la ruïna dels accionistes i obligacionistes de la companyia de Sant Joan.

La creació de la «Comisión Liquidadora del Ferrocarril de San Juan de las Abadesas» era una necessitat legal i real a fi de portar a bon terme el traspàs, el complicat traspàs, de les propietats del FSJA.

Ratificant les dades anteriors i abans de dissoldre's, la defensa dels accionistes va ser aferrissada: el maig de 1896 s'informava que la Comissió Liquidadora va demandar judicialment —en nom de la Catalana General de Crèdit que en l'exercici de 1886



Estació de Barcelona Vilanova.
Autor desconegut (anys 50).



Estació de Barcelona Vilanova.
Autor desconegut (anys 30).



Estació de Barcelona Vilanova. Final de línia dels trens procedents de Lleida, Zaragoza i Sant Joan de les Abadesses. Francesc Ribera. Fons Servei elèctric / MFVG-FFE Ref. 1784 (1944).

sofrirà una pèrdua de 2.209.125 pessetes per menysvaloració de les accions del ferrocarril de St. Joan— a la companyia del Norte amb motiu de desavinences sorgides entorn

de l'aplicació del «contrato de compraventa que no han podido zanjarse amistosamente». Recordem que a Norte li faltaven dos mesos (1-7-1896) per adquirir la propietat. Segons sembla, l'empresa practicava una estratègia que disminuïa els beneficis bruts de la línia durant el quinquenni de 1891 a 1895 amb l'objectiu de reduir el preu a pagar per l'adquisició de la línia de Sant Joan, segons constava en el contracte d'absorció. En un informe de la Junta General de la Catalana del juliol de 1898, s'informava que les despeses d'explotació s'havien vist incrementades a causa de les quantitats invertides en la millora de la línia «en provecho

futuro del Norte» i que es va fer el possible per disminuir els ingressos. També es va reduir a la meitat la producció d'hulla a Ogassa, cosa que, a més a més, afectà el transport per ferrocarril. Per intentar tancar la discussió, el Norte va oferir a la Comissió Liquidadora 688 000 pessetes, i davant de la reacció suscitada va elevar la quantitat a 2 580 000 pessetes. Aquesta segona oferta tampoc es va acceptar per la intenció «de apropiarse de tales bienes de una forma que repugna toda entidad amante de su decoro». Al Norte no li convenia, pel crèdit de la societat, embarcar-se en un litigi

que es preveia llarg i el 24 de maig de 1899 se signa el conveni nomenat anteriorment que acabarà amb les disputes: el Norte lliurarà a la Comissió Liquidadora les 26 000 ja anomenades, que si bé cotitzades al 50 %, representaven un valor nominal de 12 350 000 pessetes i augmentaven en una pesseta l'interès pagat a cadascuna de les 70 041 obligacions del 3 %. Finalment, el març de 1900 la Comissió Liquidadora del FC de Sant Joan convoca Junta General per donar compte de les actuacions fetes i es dissol la societat definitivament.⁵¹

Norte queda propietària de la companyia del San Joan el 1889 i proposa al Ministeri de Foment l'ampliació de l'estació de Vilanova en comptes de la construcció de la de Sant Martí. Aquesta sol·licitud és atesa mitjançant dues RO: la de 27 de juny de 1891, que dispensa el Norte de la seva construcció a partir del moment d'acabar les obres d'ampliació de l'estació de la línia de Saragossa, i la del 21 de juliol del mateix any, que exigeix de construir la via entre Sant Martí de Provençals i Sant Andreu a condició d'establir doble via entre l'estació de Vilanova —o del Norte— fins a Sant Andreu, que era de via única. La via doble començava en aquesta estació fins a Montcada Bifurcació, on se separen la línia a Sant Joan de les Abadesses i la de Saragossa.⁵²

L'enllaç de la primitiva línia de Granollers a Sant Joan que unia l'estació del tren de França amb el que avui és les Franqueses es va conservar fins al 2000, data en què es va desmantellar, i va quedant *-in memoriam-* el pont de ferro sobre l'actual riera Carbonell o de Corró.

Acció de 500 pessetes de la Catalana General de Crèdit (1908).



LES ESTACIONS

Tenint en compte l'estructura original, una mirada aprofundida dels edificis de les estacions de la línia fins a Torallas ens dona, com a conseqüència, l'existència dels fets diferenciadors següents:

- Una primera divisió amb el carenat de la teulada en **paral·lel o perpendicular** a la via
- Estructura d'un sol cos o de tres
- Edifici només amb planta baixa o amb pis superior
- Gran edifici amb dues plantes

La primitiva i primera línia de Granollers (Centre) a Sant Joan de les Abadesses:

Estacions heterogènies on es combinen tots els elements especificats on, fins a Vic, tots els carenats són paral·lels a la via, amb edificis amb una i dues plantes d'un sol cos. Posteriorment Balenyà, que en origen era com la de Sant Martí, d'una sola planta, però amb una porta menys, va disposar d'una segona planta com a habitatge i l'edifici quedava amb l'aparença de tenir tres cossos, tots paral·lels a les vies. Aquesta configuració és única en tota la línia. Des de Vic fins a Sant Joan, són iguals les de Vic, Manlleu, Torelló i Sant Quirze, amb edificis de tres cossos i el central amb carenat **perpendicular** a la via. Aquestes estacions tindran una modificació amb motiu d'instal·lar la marquesina: els dos cossos laterals es faran més alts, i s'arribarà a tapar parcialment la finestra lateral del cos principal.

Posteriorment es fa, molt més gran, una nova estació a Vic, inaugurada el 4 de setembre de 1910. Ripoll ja es va fer en el seu estat actual des de bon primer, amb dues plantes i edifici d'un sol cos. Sant Joan i Torallas eren idèntiques en el seu origen amb dues plantes, 5 obertures frontals i dues de laterals.

La línia de Llerona (les Franqueses) a Sant Martí de Provençals (en realitat, fins a Montcada Bifurcació, estació de MZA):

Excepció feta de la de Granollers que respon al tipus Vic-Sant Quirze, però amb una planta més, totes són idèntiques. La de Montcada Reixac, una mica més estreta. Edificis d'un sol cos de dues plantes, tres obertures i carenat paral·lel a la via. Són semblants a les de dues plantes de Vic a Granollers, però tenen una diferència cabdal: les teulades disposen d'una barbacana o ràfec que protegeix millor les parets laterals dels efectes de l'aigua.

Cal dir que l'estació de Les Franqueses va ser construïda pel Norte després de l'absorció de FMSJA.⁵³

«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.

REFERÈNCIES

- «La Cuenca carbonífera de Surroca-Ogassa, Ripollés-Cataluña, España» Monografies del Museu de ciències naturals 4, 2007 – Julio Gómez-Alba
- Cerdà ja va ser l'autor de l'explicació de la línia de Barcelona a Granollers.
- Afectà a tot Europa amb una forta pressió al valor ferroviari, però també als sectors agrícola, tèxtil, financer, etc. A Espanya acabarà amb la revolució de 1868, amb la fi del regnat d'Isabel II, amb un aixecament militar (i civil) i l'establiment de la República, que durarà fins al 1874 amb el restabliment de la monarquia.
- Funden la companyia Broccá y Cía. amb altres socis. Amb un capital de 312.500 pessetes constitueixen l'empresa amb les següents aportacions: Eugeni Broccá i Sagnier, 25.000 pessetes; Felix Macià i Bonaplata, 100.000 pessetes; Rafael Llusà Ventura, 75.000; Martí Masferrer i Roig, 50.000; Candi Antiga i Lluís, 37.500 i Jaume Carcereny Balansó, 25.000. Més endavant, el 10 d'agost de 1875, Macià es queda en solitari la titularitat de la línia amb una inversió total de 10.304.707 pessetes (Pere Pascual: «El ferrocarril carbonífero de Sant Joan de les Abadesses (1867-1900). La frustración de una empresa estratégica», enorme fortuna que li representarà la pràctica ruïna personal amb afectació a la seva salut (morirà amb 53 anys).
- El 10 d'agost de 1875 Felix Macià adquireix la part d'Eugeni Brocca i altres socis.
- 1882 - «Anuari de la Associació d'Excursions Catalana», pàg. 269-272 i Pere Pascual «El ferrocarril carbonífero de San Juan de las Abadesas» (1867-1900) pàg. 23. — A més a més, Pascual informa de la composició d'aquesta empresa formada pels socis Pierre Bernard Feraudet, contractista i veí de Bordeus. Charles Varinot i Pitois, contractista i veí de París i Paul Boucher de la Martinière, enginyer i veí de Buñuel (Navarra).
- Exactament cent anys després, es tancarà la branca de Ripoll a Sant Joan.
- Aquesta situació recorda les paraules de **Praxedes Sagasta** (vers 1854) que, en una de les seves primeres intervencions al Congrés, defensava: «**La industria particular que ha de 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...».
- En origen, dues empreses diferents—**Camino de Hierro del Norte i Gran Compañía del Camino de Hierro de Barcelona a Mataró i viceversa**. Posteriorment, es van unificar junt amb el **Tarragona-Martorell-Barcelona** formant la poderosa **TBF**. Finalment, van ser adquirides per **MZA**, abans d'anar a parar a **RENFE**.
- Amb centre a Barcelona, les successives absorcions proporcionaran a MZA el que es dirà «ocho catalán», format per la ja anomenades de Mataró i Granollers amb vèrtex a Maçanet i la de Martorell i Vilanova, que conflueixen a Sant Vicenç de Calders.
- A Ogassa es coneixia i es coneix amb la pronúncia «Martenc».
- Membre de l'«Associació Catalanista d'Excursions Científiques», en una visita a les mines el 5 de gener de 1880 i reflectida en el Butlletí de l'Entitat d'aquest mateix mes.
- Cal no oblidar que a la sortida de les Franqueses en direcció a Barcelona, la línia de Sant Joan trencava a l'esquerra i pel carrer Migdia arribava a l'estació de Granollers Centre o estació de França, que estava situada en el lloc de l'actual edifici de Telefónica, al darrere de la Fonda Europa.
- La continuïtat a Sant Joan, però, s'entrebancava amb interessos de tot tipus, des dels de la companyia minaire El Veterano, als problemes judicials amb Joaquim de Romà, una complicada orografia i tot passant per una inestabilitat política amb guerres civils incloses.
- L'antiga estació de Granollers del tren de França estava situada en el lloc que actualment ocupa la central de telèfons, al darrere de la Fonda Europa.
- Cal tenir en compte que aquest tram ja estava cobert pel FC de Girona. Finalment, però, no podran evitar la construcció d'una nova via...
- Gaceta de los Caminos de Hierro*, 3-5-1857
- Es tractava de la companyia anglesa que inicià les obres del ferrocarril i que el 18 d'octubre de 1866 es declara en fallida. Iniciats els tràmits per anunciar una nova subhasta, es reclama algun tipus d'ajuda a les institucions.
- També s'autoritza un altre estudi de Ripoll a la frontera francesa.
- Ley General de Caminos de Hierro, 3 de juny de 1855
- «Sociedad del Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas»
- En aquells moments la línia de França pertanyia ja al Ferrocarril de Tarragona a Barcelona i França (TBF).
- Gaceta de los Caminos de Hierro* 8-7-1883, pàg. 777.
- El calendari de fusió de les companyies de Granollers i Mataró va ser:
14-07-1861: Aprovades les bases de fusió segons les juntes generals extraordinàries de 13-10-1860 i 26-01-1861.
14-11-1861: Aprovat el projecte d'estatuts i reglamentació de la nova empresa. S'indiquen, però, algunes rectificacions que cal fer.
- 17 i 22-2-1862: juntes generals aprovant les modificacions que es consignaran en l'escriptura definitiva del 12 de març de 1862. El capital de la nova companyia es fixa en 184 milions de rals.
- 18-06-1862: Queda aprovada la Constitució de la companyia que prendrà el nom de «Empresa de los Caminos de Hierro de Barcelona a Gerona».
- La «Catalana General de Crédito» era, ensems, la constructora de la prolongació de la línia de Granollers a «l'Empalme» (de Maçanet); en la pràctica, propietària de la línia de Granollers a Sant Joan i constructora de la línia de Llerona a Sant Martí de Provençals.
- El Norte es farà càrrec d'aquesta línia que formarà part del «Zaragoza a Pamplona y Barcelona» el 13 de febrer de 1878. – Francisco Wais y San Martín - Historia de los Ferrocarriles Españoles - 1974
- Per altra banda, cal tenir en compte que la sortida de l'accionariat i de tota

- vinculació dels germans Girona i els seus socis de l'empresa del FC de Barcelona a Granollers, els va permetre impulsar definitivament la construcció de la línia a Saragossa per Manresa i Lleida, com hem vist. Cal dir també que les línies del TBF (Tarragona-Barcelona-França) van acabar en mans de MZA amb final a l'actual estació de França i la de Sant Joan, i la de Manresa les va adquirir el Norte amb final a l'estació de Barcelona-Vilanova (Estación del Norte) construïda el 1862.
28. *Industria e Invenciones*, 12 de gener de 1884.
29. *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 11 de maig de 1884.
30. Es refereix a un futur enllaç amb la línia de França procedent de l'estació de Sant Martí de Provençals situat a pocs quilòmetres de la mateixa estació.
31. Document manuscrit sense data n. S_0210_005_006 del fons històric de la FFE.
32. Construïa la prolongació de la línia de Granollers a Girona i la de Saragossa a Carinyena, entre altres obres.
33. Document manuscrit n. S_0210_007_004/005 del fons històric de la FFE, pàg. 4 i 5.
34. Aquests són els títols que es lliuraran a la Catalana en pagament de la construcció de la línia i que, un any després, es cotitzaran a un 10 % del seu valor.
35. En la memòria (pàg. 15) corresponent a 1886, llegida el 24 de febrer de 1887, ja en coneixement dels problemes amb el carbó, la Catalana justifica la construcció de la línia de la manera següent: «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 confirmado 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 análogas; y sin embargo las hemos consignado a 55 %, tipo a que las hemos recibido».
36. No és més que una especulació, però entra dintre del que és possible que tot plegat ja fos una vella exigència del NORTE per adquirir la línia. No hauria estat possible la compra d'una línia sense arribada a Barcelona o almenys a Montcada. Per altra banda, també cal tenir en compte que la línia tenia ja vida pròpia i que, si bé es va fer pel transport de carbó, en minvar aquest element, era imprescindible potenciar els rendiments de la línia, i es va fer així necessari disposar de la titularitat de tot el trajecte.
37. Memòria de la Catalana corresponent a 1885. Doc. Pròpia.
38. Llei de 12-6-1885.
39. *La Vanguardia*, 11-4-1884.
40. Cal advertir que, segons les notícies següents, a la companyia del TBF li va costar molt pair la construcció d'aquesta línia.
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. *Les cometes són de l'autor*.
49. ...o d'incompetència. Els anglesos feia molts anys que estaven per aquí i van ser els primers concessionaris de la línia amb una proposta a la subhasta que va sorprendre tothom. Van fer moltes visites a les mines. Eren els capdavanters industrials, disposaven dels millors tècnics i de capitals per invertir. En aquestes tasques, ens portaven molts anys d'avantatge i cal no oblidar en tot aquest enrenou que el ferrocarril dependria del que passés a les mines... Si la quantitat i la qualitat hagués estat immensa, com afirmaven els estudis, l'acord amb la companyia minera El Veterano hauria pogut arribar (cal no oblidar que aquesta companyia era molt feble, econòmicament). Per altra banda és absolutament improbable l'abandonament d'un bon negoci i menys en mans de la competència. El retard en les inversions i en el començament de les obres no va ser res més que un moviment especulatiu per fer temps i intentar recuperar els diners invertits. Finalment van desaparèixer totalment de les inversions en aquesta línia...
50. SCGC. Memòria de 1886, llegida el 24-2-1887. (Documentació pròpia).
51. En aquesta data se signa un nou contracte amb la Comissió Liquidadora que queda ratificat per les juntes generals de 4 de juliol de 1899 i 25 de maig de 1901. Es tractava, com s'indica, de l'emissió de 26 000 accions a canvi de les accions i participacions de la SFMSJ. A 31 de desembre de 1905 faltaven per canviar 849 accions. A 31 de desembre de 1906 en faltaven 812 (memòria de l'any 1906, pàg. 30).
52. En origen, una via era propietat del Norte i l'altre del Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas, propietària del FC de Llerona.
53. Nueva Lucha, 25-01-1888

SIGLES

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**

