

LA MUNTANYA A CATALUNYA: INSTITUCIÓ MORAL I NEGOCI TURÍSTIC. EL PROJECTE DE FERROCARRILES DE MONTAÑA A GRANDES PENDIENTES A NÚRIA (1917-1936)

Carles Gorini Santo

ADVERTIMENT. L'accés als continguts d'aquesta tesi doctoral i la seva utilització ha de respectar els drets de la persona autora. Pot ser utilitzada per a consulta o estudi personal, així com en activitats o materials d'investigació i docència en els termes establerts a l'art. 32 del Text Refós de la Llei de Propietat Intel·lectual (RDL 1/1996). Per altres utilitzacions es requereix l'autorització prèvia i expressa de la persona autora. En qualsevol cas, en la utilització dels seus continguts caldrà indicar de forma clara el nom i cognoms de la persona autora i el títol de la tesi doctoral. No s'autoritza la seva reproducció o altres formes d'explotació efectuades amb finalitats de lucre ni la seva comunicació pública des d'un lloc aliè al servei TDX. Tampoc s'autoritza la presentació del seu contingut en una finestra o marc aliè a TDX (framing). Aquesta reserva de drets afecta tant als continguts de la tesi com als seus resums i índexs.

ADVERTENCIA. El acceso a los contenidos de esta tesis doctoral y su utilización debe respetar los derechos de la persona autora. Puede ser utilizada para consulta o estudio personal, así como en actividades o materiales de investigación y docencia en los términos establecidos en el art. 32 del Texto Refundido de la Ley de Propiedad Intelectual (RDL 1/1996). Para otros usos se requiere la autorización previa y expresa de la persona autora. En cualquier caso, en la utilización de sus contenidos se deberá indicar de forma clara el nombre y apellidos de la persona autora y el título de la tesis doctoral. No se autoriza su reproducción u otras formas de explotación efectuadas con fines lucrativos ni su comunicación pública desde un sitio ajeno al servicio TDR. Tampoco se autoriza la presentación de su contenido en una ventana o marco ajeno a TDR (framing). Esta reserva de derechos afecta tanto al contenido de la tesis como a sus resúmenes e índices.

WARNING. Access to the contents of this doctoral thesis and its use must respect the rights of the author. It can be used for reference or private study, as well as research and learning activities or materials in the terms established by the 32nd article of the Spanish Consolidated Copyright Act (RDL 1/1996). Express and previous authorization of the author is required for any other uses. In any case, when using its content, full name of the author and title of the thesis must be clearly indicated. Reproduction or other forms of for profit use or public communication from outside TDX service is not allowed. Presentation of its content in a window or frame external to TDX (framing) is not authorized either. These rights affect both the content of the thesis and its abstracts and indexes.



Tesi doctoral

La muntanya a Catalunya: institució moral i negoci turístic

El projecte de Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes a Núria (1917-1936)

Carles Gorini Santo
(2024)





Tesi doctoral

La muntanya a Catalunya: institució moral i negoci turístic

El projecte de Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes a Núria (1917-1936)

Carles Gorini Santo

(2024)

Programa de Doctorat en Ciències Humanes, del Patrimoni i de la Cultura

Director i tutor **Dr. Joaquim Maria Puigvert i Solà**

Memòria presentada per optar el títol de doctor per la Universitat de Girona

Fundació Institut Català de Recerca en Patrimoni Cultura. ICRPC-CERCA



Índex general

Resum	11
Resumen	13
Abstract	15
Índex de d'abreviatures	17
Índex de taules	19
Publicacions derivades de la tesi	21
Núria, al mapa	23
Introducció	27

Primera part

Uns negocis, uns homes, un sentit. La concepció moral i turística de la muntanya a Catalunya (1877-1936)	53
---	----

1. El primer intent de construir una muntanya a la Suïssa, a Catalunya	55
El Montserrat de Joaquim Carrera Sairol	61
Els primers promotors d'FMGP. Embranzida i reculada d'una empresa prototípica de la Febre d'Or	67
Arriba el capital suís, però catòlic	82
El cadenat de Montserrat a l'aplicació del model suís	88
Les dificultats dels primers anys d'explotació a la línia de Montserrat	95
Una represa i un topant: La Agrícola Regional, SA (LARSA)	97
2. El que va de Montserrat a Núria (1917-1931)	104
La muntanya, la nostra pàtria	106
Els <i>catòlics i catalans</i> que van recuperar FMGP per a Catalunya	116
La muntanya en Josep Rogent Pedrosa	128
Un nou sistema financer per a una nova etapa. El Banc de Catalunya, el cordó umbilical dels diners	133
Política i negocis al voltant del turisme: el gran miratge	143
Una clientela que els semblava indestructible	150
La muntanya dels altres catalans. Del paisatge en Pere Coromines a l'excursionisme plural	162

Segona part

FMGP, una història de la seva gestió (1917-1936)	173
---	-----

1. FMGP, una història de la seva gestió	175
La CAFA. El primer pas en la recuperació del control de l'accés a Montserrat	176
La construcció del funicular a Sant Joan: la pedra de toc	178

L'adquisició d'FMGP per homes afins a l'abat Marcet (1923)	182
Decisions que ho canvien tot	191
El reviscolament de la lluita d'interessos a Montserrat, amb conseqüències per a Núria. El bisbe d'Urgell pren partit per FMGP	201
Però... i el conveni amb el bisbe? Sense hotel no hi ha tren	207
L'ampliació de capital de 1928	214
2. De dret a l'estimball (1928-1936)	219
Josep Rogent Pedrosa: el preu d'una il·lusió	221
«El Consejo se entera...». D'agost de 1931 a febrer de 1932	235
El resultat de l'auditoria i la dimissió definitiva de Josep Rogent Pedrosa	245
En la inestabilitat més absoluta (febrer de 1932)	250
Temps per al petit accionista	257
El camí inacabat a l'acord amb els creditors i amb els obligacionistes	261

Tercera part

Del somni als plets. Les conseqüències de l'arribada del tren a Núria (1917-1936)	271
1. Del somni als plets. Les conseqüències de l'arribada del tren a Núria	273
L'Ajuntament de Ribes de Freser pren posicions	274
Núria, municipi de Queralbs	281
La decisió de construir la línia de Núria. La temptativa de 1918	296
La decisió de construir la línia de Núria. La represa definitiva de 1923	310
El negoci de Núria, un afer que també es dirimia a la premsa	314
El finançament del Santuari, les condicions d'FMGP i el projecte d'un hotel de muntanya	320
Núria, març de 1931. On és la gentada?	338
2. El tren va pujar la muntanya, i s'hi va enfilars la República	344
FMGP i la promoció dels esports de neu	346
Núria: un mal de cap per al bisbe d'Urgell, entre molts altres	351
La urpada dels homes d'ERC a la Vall de Núria	353
La Generalitat tenia un pla i les comarques de muntanya, també	363
3. Els plets per Núria (1931-1934)	370
Només proclamada la República...	370
El conflicte, arran de terra	376
Justí Guitart, en la seva defensa	381
Posar-hi una mica de seny. La intervenció de la Generalitat	384
Dos canvis de Govern, dues sentències i una sortida en fals	395

Quarta part

La construcció del cremallera de Núria (1928-1931)	401
1. Vers la construcció d'un paisatge	403
L'ombra llarga de Suïssa. La relació de Josep Rogent amb Roman Abt	405
La peripècia del procés administratiu de la sol·licitud de concessió	414
De l'avantprojecte al replantejament. L'encaix del ferrocarril en el paisatge	418
La benedicció de les obres de construcció	429
2. La contractació del material mòbil i fix de la línia	43

Digressió al voltant de l'electrificació del Ribes-Núria	433
La contractació de les locomotores	440
La contractació dels cotxes de viatgers	443
La contractació dels carrils i les travesses	446
3. Obrers, mules, gasolina i dinamita. La construcció de la línia	449
La contractació de les obres. Un primer entrebanc	450
Les responsabilitats del contractista Pallás y Gamandé	455
Les condicions del treball	457
Despeses i més despeses	469
4. L'arquitectura de les estacions	475
Una fesomia per a l'estació de muntanya	480
L'estació de Ribes-Enllaç	485
L'estació de Ribes-Vila	488
El baixador de Queralbs	493
L'estació de Núria	496
Conclusions generals	503
Bibliografia	521
Apèndix 1. Selecció gràfica	533
Apèndix 2. Inventari del patrimoni industrial del ferrocarril Ribes-Queralbs-Núria	547

Resum

Els projectes de Ferrocarrils de Muntanya a Grans Pendants (FMGP) van sorgir del pòsit de la construcció simbòlica de les muntanyes de Catalunya. La Renaixença les havia transformades en el bressol de les tradicions nacionals. Havia fet de les arquitectures religioses que les poblaven una part consubstancial del seu paisatge. En definitiva, les havia interpretades el marc adient per a la recristianització de la societat catalana. FMGP va traduir el fet en la construcció del ferrocarril cremallera de Montserrat (1881-1892), seguida de la del funicular de Sant Joan (1916-1918), a redós de la capacitat del Monestir de Montserrat per convocar-hi les masses catòliques. Més endavant, i de resultes de l'experiència moral i turística acumulada, va projectar un vast pla d'inversions al Santuari de Núria en coincidència amb el que es proposava el bisbe d'Urgell (1917-1936). Per fer realitat aquest projecte FMGP es va comprometre en el finançament de la construcció d'un nou i engrandit Santuari, perquè pogués acollir un gran nombre de romeus. També va projectar un hotel de muntanya per als turistes, per arrodonir-les, i va prefigurar la promoció de diferents activitats immobiliàries, culturals i esportives a la Vall de Núria. El que FMGP posava en joc era la mercantilització del paisatge, la propagació d'uns valors nacionals i la capacitat de fer-ne d'ells la pedra angular de l'economia.

Resumen

Los proyectos de Ferrocarriles de Montaña en Grandes Pendientes (FMGP) surgieron del poso de la construcción simbólica de las montañas de Cataluña. *La Renaixença* las había transformado en la cuna de las tradiciones nacionales. Había hecho de las arquitecturas religiosas que las poblaban una parte consustancial de su paisaje. En definitiva, las había interpretado el marco adecuado para la recristianización de la sociedad catalana. FMGP tradujo el hecho en la construcción del ferrocarril cremallera de Montserrat (1881-1892), seguida de la del funicular de San Juan (1916-1918), al abrigo de la capacidad del Monasterio de Montserrat para convocar a las masas católicas. Más adelante, y como resultado de la experiencia moral y turística acumulada, proyectó un vasto plan de inversiones en el Santuario de Núria en coincidencia con lo que se proponía el obispo de Urgell (1917-1936). Para hacer realidad este proyecto FMGP se comprometió en la financiación de la construcción de un nuevo y agrandado Santuario, para que pudiera acoger a un gran número de romeros. También proyectó un hotel de montaña para los turistas, para redondearlas, y prefiguró la promoción de diferentes actividades inmobiliarias, culturales y deportivas en Vall de Núria. Lo que FMGP ponía en juego era la mercantilización del paisaje, la propagación de unos valores nacionales y la capacidad de hacer de ellos la piedra angular de la economía.

Abstract

The Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes (FMGP) projects emerged from the ground of the symbolic construction of the mountains of Catalonia. The *Renaixença* had transformed them into the cradle of national traditions. It had made the religious architectures that populated them an inherent part of their landscape. In short, it had interpreted them as the appropriate framework for the re-Christianization of Catalan society. FMGP translated the event into the construction of the Montserrat rack railway (1881-1892), followed by that of the San Juan funicular (1916-1918), using the monastery's ability to summon the Catholic masses. Later, and as a result of the accumulated moral and tourist experience, the company projected a vast investment plan in the Sanctuary of Núria in coincidence with what the Bishops of Urgell (1917-1936) proposed. To make this project a reality, FMGP committed to financing the construction of a new and enlarged Sanctuary, so that it could accommodate a large number of pilgrims. The company also planned a mountain hotel for tourists, to round the investments out, and prefigured the promotion of different real estate, cultural and sports activities in Vall de Núria. What FMGP put at stake was the commercialization of the landscape, the propagation of national values and the ability to make them the cornerstone of the economy.

Índex d'abreviatures

ACB	Arxiu Comarcal del Bages
ACBL	Arxiu Comarcal del Baix Llobregat
ACRI	Arxiu Comarcal del Ripollès
AGA	Archivo General de la Administración
AHCOAC	Arxiu Històric del Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya
AHG	Arxiu Històric de Girona
AHPB	Arxiu Històric de Protocols de Barcelona
AMG	Arxiu Municipal de Girona
BMVB	Biblioteca Museu Víctor Balaguer
BOE	Boletín Oficial del Estado
CADCI	Centre Autonomista de Dependents del Comerç i de la Indústria
CAFA	Compañía Anónima de Funiculares y Ascensores
CEC	Centre Excursionista de Catalunya
CEPSA	Compañía Explotadora de Petróleos, S.A.
CNIT	Compañía Nacional de Industrias del Turismo
CNR	Centre Nacionalista Republicà
ERC	Esquerra Republicana de Catalunya
FEEC	Federació d'Entitats Excursionistes de Catalunya
FGC	Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
FHASA	Forces Hidroelèctriques Andorranes, S.A.
FMGP	Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes
LARSA	La Agrícola Regional, S.A.
LOTRA	Locomoción y Transportes, S.A.
MZA	Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante
OM	Orden Ministerial
PNT	Patronato Nacional de Turismo
PTC	Patronat de Turisme de Catalunya
RO	Real Orden
SAC	Swiss Alpin Club
SAF	Sociedad de Atracción de Forasteros
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SLM	Schweizerische Lokomotiv und Maschinenfabrik
SOV	Seguro Obligatorio de Viajeros
UFNR	Unió Federal Nacionalista Republicana
USC	Unió Socialista de Catalunya

Índex de taules

Núm.	Descripció	Pàgina
Taula 1	Primer Consell d'Administració d'FMGP, 31 de desembre de 1881	69
Taula 2	Pressupost general de la línia, consignat en la <i>Memoria del proyecto</i> de Joaquim Carrera Sairol (1880)	71
Taula 3	Consellers a FMGP i a la Catalana de Vapores. Desembre de 1881	73
Taula 4	Composició del Consell d'Administració d'FMGP, el 24 de maig de 1884	79
Taula 5.	Accionistes presents i accions dipositades en la Junta General de 3 de març de 1889	84
Taula 6	Accionistes de FMGP, el 26 de setembre de 1891	85
Taula 7	Consell d'Administració d'FMGP, el 26 de juliol de 1891	86
Taula 8	Nombre de viatgers del cremallera de Montserrat	99
Taula 9	Relació de consellers d'FMGP que ho eren, també, de la Caixa de Pensions	124
Taula 10	El consell de direcció de CAFA (1917-1925) i FMGP (1923-1925) i la seva filiació amb La Lliga Regionalista	124
Taula 11	El consell de direcció d'FMGP i la seva filiació amb la Lliga Espiritual de la Mare de Déu de Montserrat	124
Taula 12	Relació de consellers d'FMGP que ho eren, també, d'entitats de caire benèfic	124
Taula 13	Consell d'Administració del Banc de Catalunya (1930)	141
Taula 14	Producte brut de l'explotació del funicular a Sant Joan	155
Taula 15	Entitats excursionistes a les quals se'ls va trametre l'ofici perquè participessin en la Informació oberta per la Generalitat de Catalunya sobre la propietat de Núria, el maig de 1933.	162
Taula 16	El Consell d'Administració fundacional de la CAFA (1917)	176
Taula 17	El Consell d'Administració fundacional d'FMGP (1923)	176
Taula 18	Cost de construcció del funicular a Sant Joan (valoració de 1931)	181
Taula 19	Les successives ampliacions de capital de la CAFA. Accions de mil pessetes la unitat	181
Taula 20	El Consell d'Administració d'FMGP, el desembre de 1920	184
Taula 21	Ingressos d'FMGP, entre 1893 i 1921. En pessetes	185
Taula 22	Recomposició del Consell d'Administració d'FMGP, després de la mort de Vicenç Ferrer Bertrand, el 6 juny de 1924	190
Taula 23	Distribució d'ingressos i despeses per escometre el projecte de Núria, presentada per Rogent el 3 de desembre de 1924	192
Taula 24	Comparativa de productes i despeses totals d'explotació. Any 1925	192

Taula 25	Estructura del negoci d'FMGP, prevista per Josep Rogent l'octubre de 1925	196
Taula 26	Composició del Consell d'Administració, el (23 de març de 1928	207
Taula 27	Càlcul d'ingressos i despeses del futur ferrocarril de Núria, presentada per Josep Rogent al Consell d'Administració (març de 1928)	215
Taula 28	Composició del Consell d'Administració i la relació amb entitats financeres, el 4 de juny de 1928	215
Taula 29	Accions presents i representades en la Junta General Extraordinària de 7 de maig de 1928	216
Taula 30	Situació financera, prèvia a l'emissió de maig de 1928	217
Taula 31	Comparativa dels ingressos d'FMGP (1927-1934)	220
Taula 32	Ingressos bruts del ferrocarril Ribes-Queralbs-Núria (1931-1935)	220
Taula 33	Ingressos bruts de l'Hotel Núria (en pessetes)	220
Taula 34	Consell d'administració de 4 de juny de 1928, que va atorgar plens poders a Josep Rogent Pedrosa	221
Taula 35	Juntes generals d'accionistes, entre el maig de 1928 i el juliol de 1931. Accions presents i representades	223
Taula 36	Probables ingressos previstos per al 1931, segons Josep Rogent (Sessió del Consell de 3 de juny de 1931)	231
Taula 37	Accionistes i accions representades a la Junta General de 15 de juny de 1931	233
Taula 38	Les 10.000 accions de l'extingit Banc de Catalunya i els seus representants en les Juntes d'Accionistes d'FMGP, 1931-1936	237
Taula 39	Consell d'Administració escollit per la Junta General, el 7 d'agost de 1931	237
Taula 40	Principals magnituds econòmiques d'FMGP, representades en l'auditoria d'1 d'octubre de 1931	246
Taula 41	Composició del Consell d'Administració d'FMGP després de la sortida dels Rogent, el 14 de desembre de 1931	250
Taula 42	Consell d'administració d'FMGP, després de la Junta d'accionistes de 13 de febrer de 1932	257
Taula 43	Accions presents i representades a la junta d'Accionistes de 27 de juny de 1932	258
Taula 44	Consell d'administració d'FMGP, a partir de 3 de gener de 1933	262
Taula 45	Clàusules generals dels convenis amb el creditors, primavera de 1933	265
Taula 46	Relació d'expropiacions que calia dur a terme per a la construcció del ferrocarril cremallera de Ribes de Freser al Santuari de Núria. Terme municipal de Ribes de Freser	277
Taula 47	Relació d'expropiacions que calia dur a terme per a la construcció del ferrocarril cremallera de Ribes de Freser al Santuari de Núria. Terme municipal de Queralbs	289
Taula 48	Indemnitzacions exigides per l'Ajuntament de Queralbs pels terrenys comunals que es cedien al bisbe d'Urgell	295
Taula 49	Nombre de visitants del Santuari de Núria	300
Taula 50	Nombre de practicants de l' <i>alpinisme</i> , reconeguts per la revista <i>Peñalara</i> (1916)	302
Taula 51	Despesa d'FMGP en anuncis i publicitat	314

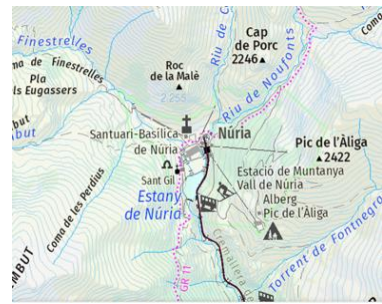
Taula 52	Calendari de conclusió dels pavellons del Santuari de Núria, previst en el contracte de 23 de maig de 1928	325
Taula 53	Estadants a l'Hotel Núria (1931-1936)	338
Taula 54	Resultats de les eleccions municipals de 14 d'abril de 1931, a Queralbs	356
Taula 55	Despeses de l'Oficina de Turisme de Catalunya, al pressupost de la Generalitat per al 1933	364
Taula 56	Representants dels sindicats locals de turisme a la Primera Assemblea dels Sindicats de Turisme Pirinencs, gener de 1933	366
Taula 57	Descripció del traçat de la línia Ribes-Núria en la sol·licitud de concessió, de 25 de setembre de 1925. L'autoria es devia a Julien Fuchs Liegme, tot i que va signar-la Montserrat Fenech Muñoz.	418
Taula 58	Pressupost de construcció del cremallera de Núria presentat per Josep Rogent al Consell d'Administració (gener de 1928)	423
Taula 59	Principals fites del projecte definitiu (19 setembre 1929)	425
Taula 60	Característiques generals de la subestació de Queralbs (pressupost, març 1929)	439
Taula 61	Característiques definitives per a les 4 locomotores de la línia de Núria (segons comanda 19 setembre 1929)	441
Taula 62	Característiques previstes inicialment en la consulta de les condicions per a una comanda conjunta Montserrat – Núria (14 gener de 1928)	442
Taula 63	Numeracions dels cotxes de viatgers, i la tara, proporcionades per Van der Zypen und Charlier	444
Taula 64	Especificacions dels cotxes de viatgers expressades en el plec de condicions del material mòbil, de 21 de setembre de 1929.	444
Taula 65	Liquidació efectuada a Construcciones y F.A.	451
Taula 66	Salaris anuals dels tècnics d'FMGP, durant la construcció de la línia	456
Taula 67	Despeses acumulades de construcció en la línia de Ribes a Núria, a 31 de desembre de 1930. En pessetes.	457
Taula 68	Liquidacions de caixa corresponents a l'any 1930	458
Taula 69	Ocupació aproximada i sinistralitat laboral, durant l'any 1930	461
Taula 70	Distribució de la despesa en jornals, any 1930	462
Taula 71	Qualificacions laborals i sous, en la construcció de la línia de Núria, segons Esteve Busquets-Moles	464
Taula 72	Despeses en allotjament, manutenció, higiene i salut dels treballadors. Any 1930	468
Taula 73	Relació entre diferents indicadors de productivitat i els accidents laborals	468
Taula 74	Despesa en cavalleries, transports mecànics, gasolina, proveïdors i altres despeses, l'any 1930. En pessetes.	470
Taula 75	Nòmina dels traginers que van participar en les obres de construcció, per volum de facturació, en pessetes. Any 1930	472
Taula 76	Alguns comerciants i professionals de Ribes, Ripoll i Queralbs, proveïdors d'FMGP	473

Publicacions derivades de la tesi

- GORINI SANTO, C. (2022) «Noticia del proyecto y construcción del ferrocarril Ribes-Queralbs-Nuria, en el Pirineo de Girona», *TST. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones* (48), 84-117. DOI: 10.24197/tst.48.2022.84-117.
- GORINI SANTO, C. (2023) «The origins of the rack railway of Montserrat and the first attempt to build a Swiss-style mountain in Spain (1877–1889)», *Journal of Tourism History*, DOI: 10.1080/1755182X.2023.2211952
- GORINI SANTO, C. (2023) «Una estació a la muntanya. Els edificis de viatgers de la línia Ribes-Queralbs-Núria», *Locus Amoenus Vol, 21 (2023)*, DOI: 105565/rev/locus.467
- GORINI SANTO, C. (2024) «Catolicismo y patriotismo en Montserrat. Un ferrocarril por testigo (1877-1923)», *Ayer Revista de Historia Contemporánea* [acceptat, en premsa].
- GORINI SANTO, C. I CABALLÉ COLOM, E., (2023) «Inventaris del patrimoni industrial del ferrocarril. Una proposta metodològica de recerca aplicada», *Patrimoni industrial: les tecnologies i el seu impacte en la societat*, Associació del Museu de la Ciència i la Tècnica i d'Arqueologia Industrial de Catalunya. ISBN: 13978-84-09-51316-1
- GORINI SANTO, C I CABALLÉ COLOM, E, (2022) *Sistema 4. Unitat 9. El cremallera de Núria*. Inventaris del patrimoni industrial, ICRPC-FGC.
- GORINI SANTO, C. (2023), *El Santuari de Núria i el ferrocarril cremallera que en facilita l'accés (Ribes de Freser-Queralbs, El Ripollès)*, Proposta d'expedient de declaració BCIN-Lloc Històric, Departament de Cultura, Institut Català de Recerca en Patrimoni Cultural (ICRPC), Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC).
- GORINI SANTO, C. (2023) «El projecte d'FMGP a Núria (1917-1936)» [Comunicació], IX Congreso Internacional de Historia Ferroviaria. Mataró, 25-27 octubre 2023.

Núria, al mapa

Catalunya ➤ Ripollès ➤ Vall de Ribes ➤ Vall de Núria



Cartografia ICGC

*Man sagt oft: Zahlen regieren die Welt.
Das aber ist gewiss, Zahlen zeigen wie sie regiert wird.*
Johann Wolfgang Goethe

*Les muntanyes, nosaltres que som d'un país de muntanyes,
ens acompanyen bon tros de la nostra vida.*
Josep Vallverdú Aixalà

Amb el tren de Núria lliurarem el Pirineu a Catalunya.
Josep Rogent Pedrosa

Introducció

Sabia que tota tesi té un inici formal. Que la *col·lisió* amb l'objecte d'estudi anticipava el procediment intel·lectual. Que traspassat el primer moment hauria d'emprendre'l amb humilitat, un discret vel d'ignorància i una esperança de sorpresa. Perquè em submergia en un treball que previsiblement m'entretindrà tota la vida.

He fet servir el terme *col·lisió* perquè és ajustat a l'escenari que m'ha acompanyat en el moment de tirar endavant la tesi doctoral. La decisió la va condicionar el conveni marc de col·laboració que la tardor de l'any 2020 van establir Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) i la Fundació Institut Català de Recerca en Patrimoni Cultural (ICRPC-CERCA), en el qual es va disposar la confecció de l'inventari del patrimoni cultural de la companyia pública catalana de ferrocarrils, que es corresponia de manera majoritària amb la catalogació del que havia rebut de les antigues companyies de via estreta que van ser integrades en l'administració autonòmica després de 1979. Joaquim Nadal Farreras, director de l'ICRPC, va confiar els treballs de l'inventari a l'Eduard Caballé Colom i a l'autor d'aquest treball.

Val a dir que no es tractava de la primera relació que establí amb la història del ferrocarril. Havia estat la temàtica que havia triat per al Treball Final del Màster en Comunicació i Estudis Culturals de la UdG, *L'enginyer Eduard Maristany i la vaga dels ferroviaris catalans de 1912*, que havia dirigit Joaquim M. Puigvert Solà i que havia obtingut una qualificació d'excel·lent *cum laude* (Gorini, 2011[Inèdit]). L'havia seguit una aproximació a la recepció del ferrocarril a la ciutat de Girona (Puigvert & Bosch, ed., 2016). Més endavant, havia confeccionat per a l'ICRPC i per compte del Consorci de les Vies Verdes de Girona, *l'Inventari del Patrimoni Cultural de les Vies Verdes de Girona* (2019; 2023:43-71), que documentava més de tres-cents elements del patrimoni immoble que havien format part dels extingits ferrocarrils gironins de via estreta. Després havia

estudiat i publicat la peripècia del ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona durant la República i la Guerra Civil, i les conseqüències en els ferroviaris que hi treballaven (2022:83-106). Encara, el 2023, amb Gemma Domènech Casadevall i Eduard Caballé, hem documentat la repressió franquista sobre els ferroviaris catalans, en la via estreta, un projecte de recerca que ha estat subvencionat en convocatòria competitiva pel Ministerio de la Presidencia, Relaciones con las Cortes y Memoria Democrática.

En aquests treballs previs hi he defensat implícitament que les línies de ferrocarrils i, per tant, l'aplicació d'unes maneres determinades de construir-les, ha estat considerada el mitjà que va proporcionar l'impuls a la Revolució Industrial. Els ferrocarrils són una construcció de dimensions colossals que va resultar des d'un bon començament una via perquè els seus promotors enfortissin l'imperi econòmic i cultural d'Occident. L'extensió de les línies ferroviàries també ha estat associada a la regeneració de l'esperit humà perquè, enxarxades, havien de transmetre la llum del coneixement, dissoldre les fronteres i dur la pau al món. Per tant, l'estudi dels ferrocarrils resulta imprescindible per comprendre les transformacions del món contemporani. En clau nacional, Pere Pascual Domenech (2016) ha afirmat que han estat els protagonistes de la industrialització de Catalunya des de 1848, quan el país feia una clara aposta pel desenvolupament econòmic. Tot plegat confirma que els ferrocarrils acumulen múltiples connotacions — econòmiques, socials, tecnològiques— totes d'un gran interès. És per aquest motiu que en els darrers anys han cridat l'atenció de la UNESCO, des de la consideració de les línies com un monument industrial, que les ha significades per la incorporació d'algunes d'elles en la llista del Patrimoni Mundial. Són les del Semmering, Darjeeling, Nilgiri, Kalka Shimla, Albula i Transiranià.

Perquè els treballs han de tenir un ordre vaig decidir que els que emparava el conveni que he descrit més amunt arrencarien pel ferrocarril Ribes-Queralbs-Núria (1931), al qual seguiria el Monistrol-Montserrat (1892-1957), que havia construït una societat anònima, *Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes* (FMGP). FMGP havia estat una societat fundada el 31 de desembre de 1881 amb la intenció de fer realitat un projecte de l'enginyer Joaquim Carrera Sairol per construir un ferrocarril mixt, d'adherència i cremallera, des de l'estació de Monistrol, del ferrocarril de via ampla, al Monestir de Montserrat. La societat havia passat a mans suïsses el 1889, i retornat a mans catalanes el 1923. Poc temps després presentaria el projecte de ferrocarril de Ribes de Freser al Santuari de Núria, que n'hauria conclòs la construcció el 1931. Finalment, i

després d'haver construït aquells ferrocarrils i dos funiculars —el de Sant Joan (1918) i el de la Santa Cova (1929)—, la societat havia estat absorbida per la Generalitat de Catalunya el 1981, que l'havia integrat posteriorment en l'empresa pública Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC). Aleshores, el valor que apreciava en els béns patrimonials construïts, les línies de ferrocarrils i funiculars, prototípiques de la recepció i pervivència del model alpí a Catalunya, i la riquesa de les informacions que recuperava del fons documental de la Societat, que FGC havia digitalitzat i del qual va cedir una còpia a l'ICRPC, van fer-me veure que la metodologia adient per a l'anàlisi de conjunt era la dels estudis del patrimoni industrial.

Els estudis del patrimoni industrial tenen per objecte d'anàlisi la significació dels monuments industrials en la història social, tecnològica i artística. Com es pot apreciar en la definició que proposo, que adapto de la d'Angus Buchanan per a l'arqueologia industrial, els estudis de patrimoni industrial han de tenir forçosament un caràcter interdisciplinari (1977: 22). Aquest caràcter els imposa un itinerari divers, pels àmbits de la història social, la geografia, l'arqueologia, l'arquitectura o la història de la tècnica i de la ciència, la qual cosa n'enriqueix, a parer del mateix autor, l'anàlisi i la crítica. Franco Borsi, després de descartar visions reduccionistes que els convertiren en una disciplina «isolata anch'essa come la vecchia archeologia dal contesto, ridota cioè a pura storia di machine», ha afirmat que han d'ocupar-se dels processos, dels procediments i de les màquines en la realitat dels llocs, dels territoris, de les fàbriques i de les cases on habitaven els obrers que les feien funcionar «e che a quei procedimenti hanno dedicato la loro anònima vita» (Borsi, 1978: 8).

El punt de vista que he exposat va ser defensat acadèmicament a Espanya per primera vegada per Mercedes López García en la seva tesi doctoral, *Las estaciones de ferrocarril de MZA. Una contribución al desarrollo de la arqueología industrial en España*, el 1981. Argumentava López que el problema major que llavors se li presentava als incipients estudis del patrimoni industrial passava per indicar què es podia entendre per monument industrial, que no consistia en ampliar la denominació a qualsevol resta de l'activitat industrial humana, sinó que era imprescindible l'elecció (López, 1981: 11). López es recolzava en la conceptualització que havia fet Maurice Daumas, segons la qual la tria havia de tenir en compte factors com l'interès històric real, la localització geogràfica, la densitat dels diferents tipus de monuments en la regió, la vocació industrial passada o present, l'estat de conservació, entre d'altres (Daumas, 1980: 9). A la tesi

pionera de Mercedes López es sumaria la d'Immaculada Aguilar Civera, que estudiaria les estacions de la xarxa de Norte i que defensaria el 1985. L'historiador de l'arquitectura Pedro Navascués Palacio diria d'aquell treball que «sólo quien se ha asomado al laberinto histórico-documental que entraña el estudio de los temas ferroviarios, puede medir el esfuerzo y éxito de la autora a la hora de trazar con naturalidad y rigor una historia crítica de las estaciones» (Navascués, 1988:7). Amb perspectiva urbanística, José L. Lalana Soto i Luís Santos Ganges afirmen que la línia de ferrocarril és alhora una realitat física i un fenomen històric que dona forma a un sistema sociotècnic, que es caracteritza pel conjunt complex i estructurat d'elements —tècnics i no tècnics— amb relacions d'interdependència que li atorguen una entitat pròpia. Afegeixen que la unitat bàsica d'anàlisi de qualsevol bé ferroviari és la línia, la qual entenen com les instal·lacions relacionades que uneixen dos punts determinats (Lalana & Santos, 2013). La recerca que iniciava hauria de ser forçosament interdisciplinària si volia demostrar que les línies de ferrocarrils i funiculars que havia construït FMGP han de ser considerades un monument industrial. Els resultats que perseguíem l'ICRPC i FGC en estudiar-les el complement que vol assegurar-ne la seva salvaguarda i projecció present i futura.

Quan la metodologia triada per als treballs d'inventari feia el seu rodatge, la singularitat dels béns que inventariàvem, la potència de les interaccions que havien establert amb els paisatges simbòlics i materials circumdants, apel·laven les paraules de Francesc Figuerola Ferrer, president d'FMGP, el 1981. Figuerola, davant els accionistes i el representant de la Generalitat de Catalunya, abans de dissoldre l'antiga empresa privada en l'esfera pública, va recordar que «els nostres mitjans [els d'FMGP] són fruit d'una espiritualitat viva encara que no havia, a la fundació, conegut el lloc que afortunadament ha assolit l'exercici físic i la noble competició a muntanya», i demanava a la Generalitat que preservés «com nosaltres ho hem fet, el paisatge i el respecte a les més profundes tradicions de la terra» (*LXXXVII Memòria*, 1981).

Era el senyal per al futur investigador. El missatge de Figuerola em descobria que l'inventari resultava insuficient per expressar el que la iniciativa empresarial d'FMGP ens volia transmetre. Necessitava un instrument més potent. Sorgia, però, un detall que em calia tenir molt present: FMGP havia estat una societat mercantil. Si volia estudiar-la per conèixer-la, com havia d'interpretar les seves accions? Gairebé al mateix temps que em plantejava la possibilitat d'aprofundir en la investigació Jordi Nadal Oller publicava *La Hispano-suïza: esplendor y ruina de una empresa legendaria*. En el pròleg, Albert

Carreras descrivia el llarguíssim procés de gestació del llibre, i la insatisfacció de l'autor que mai no considerava prou acabada la feina. Dels comentaris de Carreras entenia que en l'estudi d'una societat mercantil sempre hi hauria alguna cosa que se m'escaparia.

Ja em trobava al cap del carrer. Els treballs de Nadal Oller em mostraven que l'abordatge complet d'una societat mercantil, una del calibre d'FMGP, que havia durat cent anys, que havia construït ferrocarrils i funiculars en unes muntanyes d'una simbologia elevada i que, per tant, havia contribuït a modelar-les —llavors ho començava a descobrir—, per la qual cosa havia vist assegurar-se en el seu Consell d'Administració els representants d'unes altres entitats, complexes en elles mateixes pel poder econòmic o per la representativitat simbòlica que ostentaven, depassava de llarg els objectius que estava en condicions d'assumir. En un altre plànol, però amb conseqüències semblants, tenia present que els teòrics dels estudis del patrimoni industrial remarcaven la necessitat i l'oportunitat d'identificar amb claredat la temàtica que es volia analitzar, en aquest cas, la línia del ferrocarril. Resultava imprescindible, doncs, que acotés les ambicions. Aleshores, vaig decidir formular una tesi doctoral que fos l'estudi d'un patrimoni industrial, el que exposés el projecte d'FMGP a Núria i la relació que la construcció de la línia del ferrocarril establia amb la transformació contemporània de la muntanya a Catalunya —simbòlica i material— entre els anys 1917 i 1936.

D'aquella mena d'amputació de les possibilitats inicials van sorgir les primeres preguntes. Quina era la idea directora que guiava els diferents propietaris de la Societat? Qui eren aquells homes? Quines van ser les circumstàncies? I, finalment, per què Núria? Quin era, doncs, l'estat de la qüestió? Què podia aportar l'explotació del fons documental d'FMGP amb què havia començat a treballar al coneixement del negoci ferroviari, de Núria i de les muntanyes de Catalunya? Després que havia establert la metodologia de treball i unes preguntes per respondre, el pas següent consistia en submergir-me en les relacions del ferrocarril i la muntanya. Perquè passada la primera meitat del segle XIX el ferrocarril es trobava en condicions de conquerir la muralla alpina i transportar-hi una societat cada vegada més desitjosa d'acostar-se als cims.

Luigi Lorenzetti i Christian Sumi afirmen que a finals del segle XIX va imposar-se la idea que la bellesa dels Alps podia ser monetaritzada com qualsevol altre bé de consum. Llavors, «pour concrétiser ce but, il est toutefois nécessaire de transformer la beauté pour qu'elle devienne une marchandise; en d'autres mots, il faut inventer le paysage» (2012:60). El pas del Sankt Gotthard, amb l'hospici servit pels monjos

caputxins en el seu punt culminant, havia deixat una sòlida empremta en la literatura de viatges i en les descripcions dels viatgers, des de temps molt reculats. La seva redescoberta al segle XVIII la va acompanyar l'exaltació del seu caràcter aspre, espantós i inassequible (Murray, 1844:162). Si durant el segle XVIII, i la primera meitat del XIX, la intervenció es limitava a una esteticització de la natura que pouava els seus orígens en el romanticisme germànic, cap a la fi del segle XIX la mateixa natura havia de conjugar-se amb una demanda turística cada vegada més gran i que es mostrava impacient per assolir els racons més feréstecs de les muntanyes (Black, 1985). Amb la construcció del ferrocarril de Sankt Gotthard (1872-1882) el comerç i els viatges per la carretera del pas, transitada des de temps immemorials, pràcticament es van paralitzar. El resultat va ser que centenars de persones van perdre els seus mitjans de vida. Ara bé, el ferrocarril va crear nous llocs de treball amb salaris i beneficis socials molt més alts que els precedents. Llavors —resumeixo els autors— la domesticació de la muntanya per la tècnica va assegurar l'aliança entre la tradició i la modernitat. L'argument de força remarcava que la muntanya era al mateix temps bressol dels valors tradicionals i identitaris i font d'innovacions i de tecnologia.

En aquest joc, el ferrocarril constituïa un important vector d'activitat econòmica perquè, com es demostrava en la línia del Gotthard, la modernitat aliada amb la tradició acreditaven una imatge paisatgística que alimentava de manera generosa el creixement de la indústria turística. El ferrocarril i la muntanya esdevenien definitivament un negoci en clau alpina. Perquè el tren feia present al viatger el que fins llavors només era un ideal: la contemplació del paisatge muntanyenc com un quadre, assegut confortablement, resguardat i a l'abric de qualsevol imprevist. Al mateix temps, la fugacitat del moment que es derivava de la velocitat del comboi feia possible que la voluptuositat de la descripció romàntica es mantingués incorruptible, perquè l'experiència de la muntanya consistia en una visió panoràmica des de la finestra del compartiment, sense que fos necessari un contacte físic o un veritable coneixement del territori per gaudir-lo. L'aparició del terme *turisme* a principis del segle XIX, que es destil·lava d'una estètica i pràctica del viatge, reflectia la institucionalització social de viatjar d'un lloc a un altre a la recerca de la cultura i el plaer. Quan el desenvolupament tecnològic va transformar la naturalesa del treball, van créixer els mercats i van disminuir les distàncies geogràfiques. El turisme va aparèixer com un més dels passatemps per a les elits, que establien un nou

cànon d'atraccions escèniques i culturals, en les quals hi tenia un lloc decisiu el paisatge, que resultava accessible mitjançant una xarxa de transports en expansió (Schaffer, 2001).

El que s'havia posat en joc amb la mercantilització del paisatge era la propagació d'uns valors nacionals —del mite cívic de Suïssa— i la capacitat de fer-ne d'ells la pedra angular de l'economia. En aquest sentit, Laurent Tissot ha observat que el model alpi va circular ràpidament per tot el món, a la vegada que va proporcionar representacions i pràctiques que eren prou flexibles per satisfer les necessitats *alpines* de cada regió, fins al punt que va definir un tipus específic de turisme que incloïa una àmplia gamma d'activitats adients als entorns de muntanya, com ara clubs d'escalada, muntanyisme i esquí alpi, als quals els era indiferent la localització específica de l'activitat perquè les aplegava un imaginari cívic que les homologava. En paraules de Tissot, «were now grouped together under a common heading and seen through a shared lens» (2011:59-78).

Unes muntanyes a les quals, fins l'esclat de la Primera Guerra Mundial, el turisme *alpi* hi accediria majoritàriament a través del tren. Per aquest motiu, en les principals serralades europees i americanes, en contacte amb les noves grans línies de ferrocarrils, van tenir lloc tot d'iniciatives que es formulaven com una extrapolació de l'experiència *suiïssa*, amb la intenció de repetir-ne l'èxit econòmic, tot i que no resultava fàcil, com afirmaven els observadors contemporanis del fenomen, escatir-ne la realitat de la ficció en els comptes de resultats de les companyies (Levy-Lambert, 1892). Al cor de la matriu, només a la regió de la Jungfrau es van presentar 73 projectes de ferrocarrils de muntanya, entre 1870 i 1914, dels quals 48 van rebre l'aprovació administrativa. En la regió de l'Oberland Bernois, la construcció del ferrocarril de muntanya, que havia estat concebut com un servei a la comunitat, va dur associada una alça de preus del sòl i la seva reorientació al turisme, després que en el primer any transportés 131.000 passatgers i que els representants de les comunitats locals es resistissin a l'aturada hivernal prevista per la companyia.

Aleshores, l'alienació del paisatge per a la seva reconstrucció com a producte es teixia des de les nombrosíssimes guies il·lustrades, que defugien la fotografia i preferien els gravats per tal de mostrar només els elements o les parts del paisatge que es consideraven adients als valors del nou producte, amagant, sovint, les ferides que la construcció de les línies ferroviàries havia infligit al territori o les xacres pròpies d'uns espais que havien perdut la preponderància social i econòmica en favor de les terres baixes i les ciutats (Tissot, 2000). Una pràctica que al nostre país va arribar amb l'àlbum

per fascicles *La Suïza*, del viatger Lluís de P. Ramon, editat el 1895 a Barcelona, que anunciava que el text s'acompanyava de set-cents vuitanta-dos gravats, entre els quals hi havia els del paisatge al voltant del túnel del ferrocarril del Sant Gotthard i el del ferrocarril de cremallera del Rigi.

Però la matriu presentava clarobscur. Un gran nombre de projectes no es van arribar a dur a terme perquè els promotors no van aconseguir el capital necessari per al finançament de les obres de construcció. D'altra banda, els moviments especulatius de tota mena a què s'associava la construcció d'aquests ferrocarrils va provocar la reacció d'algunes comunitats, que van oposar-se a la realització de projectes perquè consideraven que pervertien els valors tradicionals de la regió. Llavors, es va servir un conflicte d'interessos entre els que pretenien preservar la ruralitat i els que expressaven les seves simpaties per les noves formes d'aprofitament del territori. Entre els que hi van prendre part hi havia el Club Alpí Suís (SAC), quan la construcció febrosa de ferrocarrils a la Jungfrau, el 1889, que va manifestar-se de manera ambigua, la qual cosa reflectia les tensions del col·lectiu. Així, tot i que molts membres van veure en perill la naturalesa intacta dels alts Alps i volien posar un fre al turisme de masses emergent, la direcció del SAC va afirmar que els alpinistes no eren els únics amb el dret de caminar pels cims i que calia fer els Alps accessibles a les persones que «no disposin de les característiques físiques dels membres del nostre Club Alpí» (Schild, 2012:42-43).

Les tensions devien manifestar-se arreu on el binomi tren de muntanya i turisme, i les transformacions associades, feien la seva aparició. D'una banda, perquè calia que el model encaixés, com ha argumentat Tissot, en les necessitats *alpines* de cada regió, però també perquè en cada cas devia haver de vèncer les resistències dels que s'adonaven que no tot eren beneficis en el nou model d'explotació del territori. Quan el procés dialèctic es va establir, en la major part dels casos es va decantar del costat dels defensors dels ferrocarrils de muntanya i de la mercantilització del paisatge. No endebades, els números semblaven favorables i el nombre de turistes creixia de manera regular i sòlida. Tanmateix, amb l'esclat de la Primera Guerra Mundial el turisme es va fer fum, la qual cosa va posar en grans dificultats les joves societats mercantils amb interessos creuats en els ferrocarrils, en els hotels, en els restaurants o en el foment immobiliari, i que a causa del volum ingent de les inversions que havien dut a terme als cims de les muntanyes requerien d'uns ingressos sostinguts i d'uns períodes d'amortització molt llargs.

El primer intent d'aplicació pràctica del model suís d'indústria dels forasters al nostre país es va dur a terme a Montserrat. Es fonamentava en un projecte de l'enginyer Joaquim Carrera Sairol, que va descriure'l exhaustivament en una memòria manuscrita que s'ha conservat en el fons documental d'FMGP. Carrera considerava que la muntanya del Rigi, el cim de la qual havia estat posat a l'abast de tothom el 1871 per un ferrocarril cremallera, no resultava millor que la de Montserrat. En aquells anys, una nova comunitat havia dut a terme la tasca de reconstrucció moral i material del monestir. El seu recinte estricte havia recaigut en la jurisdicció eclesiàstica del bisbat de Barcelona, però les antigues possessions monàstiques a la muntanya van romandre en mans de l'Estat, que les havia desamortitzat.

El projecte de Carrera s'ajustava en tot al model suís, que l'enginyer havia conegut en diversos viatges al país alpi. No només perseguia la construcció del ferrocarril, sinó la d'hotels, xalets, escoles i un observatori astronòmic en terrenys de la muntanya que també havia sol·licitat. Perquè des dels cims de la muntanya catalana es podien contemplar panorames evocadors i, pels seus peus hi corria, com en una fondalada suïssa, una línia general de ferrocarrils, la de Barcelona a Saragossa. Hi afegiria un detall que al capdavall resultaria transcendent: l'atracció indiscutible de la devoció mariana del seu monestir, detall que va esgrimir que no tenia cap exemple suís. Considerava, doncs, que hi podria fer un doble negoci, un de moral i un altre de turístic. Semblants factors el van induir a la presentació d'un projecte de ferrocarril mixt, d'adherència i cremallera, per arribar al monestir de Montserrat des de les línies generals a Martorell i Monistrol. La proposta la va registrar al Congrés el 3 de març de 1877, però el procediment va ser molt lent fins a la seva aprovació final, l'octubre de 1881. Finalment, amb Pràxedes Mateo Sagasta al poder i amb Víctor Balaguer a la vicepresidència del Congrés, el projecte va ser aprovat amb una modificació sensible: només es va atorgar l'autorització per a la construcció d'una línia de ferrocarril que partís de Monistrol i ascendís al monestir de Montserrat. Immediatament, Joaquim Carrera s'associaria amb Romà Macaya Gibert i Josep Carbonell Brugués amb l'objectiu de fundar la societat de Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes (FMGP), un procediment que va tenir lloc el 31 de desembre de 1881.

El doble profit que es proposaven els promotors del ferrocarril a Montserrat no va deixar indiferent ningú. Els sectors progressistes i fins i tot els republicans van entendre el projecte com una oportunitat per dissipar l'atmosfera religiosa que tradicionalment havia dominat el lloc. Contràriament, els sectors catòlics integristes, majoritaris en

l'església catalana, van tancar files contra la venda dels terrenys desamortitzats a Montserrat, per dificultar la culminació de qualsevol iniciativa similar a la que s'havia presentat. Els diaris de Barcelona i Madrid, de totes les tendències polítiques, van reproduir la tensió per aquell assalt que la modernitat empenia a la tradició de Montserrat. Indicava, a més, que els nous socis capitalistes no entraven en el negoci amb la mirada fixa només en l'exemple que irradiava Suïssa, sinó que observaven la relació que els ferrocarrils també havien establert amb els Llocs Sants, perquè Thomas Cook & Son els l'havia mostrada. La Cook va ser la primera agència de viatges que va aconseguir construir una oferta de pelegrinatges populars. Des de 1860, Palestina i Egipte s'havien obert a ciutadans britànics que volien visitar Terra Santa. Roma també havia ressorgit i instal·lat al centre de les destinacions religioses. El nombre de visitants britànics de la ciutat era prou important per organitzar visites i misses en anglès i alimentar una incipient indústria hotelera i de records (Champ, 2000). Aleshores, el negoci amb els visitants religiosos floriria en molts altres llocs. L'església francesa va afegir Lourdes, que havia assistit a la construcció d'una ciutat hotelera radicalment nova, creada al voltant de la cova on la Verge va aparèixer-se a Bernadeta. De la fesomia humana, de la dimensió econòmica i del viatge en ferrocarril al santuari pirinenc va ocupar-se abans que ningú Émile Zola, que el va sintetitzar en la novel·la *Lourdes*, el 1894. A Espanya, el primer gran pelegrinatge modern havia tingut lloc a Saragossa, l'abril de 1880, quan uns 20.000 catòlics van homenatjar la Virgen del Pilar per demostrar la força del catolicisme espanyol. Francisco J. Ramon Solans afirma que «aquest pelegrinatge és molt rellevant a causa de l'ús de nous mitjans de transport i el desenvolupament d'una estructura organitzativa que anunciaria l'esdeveniment, aconseguiria acords amb les empreses ferroviàries i garantiria una bona estada dels pelegrins a Saragossa» (Ramon, 2018). Una iniciativa que, en el cas de l'Església espanyola, presentava uns altres exemples significatius a Covadonga (Astúries), a El Pilar (Saragossa), a Lluc (Mallorca) o a Santiago de Compostela (Galícia). Ja el 1871 l'abat Muntadas havia manifestat admiració pel ferrocarril i la carretera que facilitaven l'accés dels pelegrins a Montserrat.

Els pelegrinatges assolien una popularitat notable a occident perquè constituïen el marc escenogràfic de la lluita política i cultural que el catolicisme intransigent duia a terme per al manteniment del monopoli de l'Església sobre la societat civil. L'entrada en el negoci d'uns socis capitalistes conservadors i catòlics, i l'evidència documentada que la comunitat monàstica no s'oposava a les facilitats que la tècnica li proporcionava per a

L'augment dels pelegrinatges a Montserrat, que es corresponia amb la forma en què havia estat atorgada la concessió, em demostraven que havia d'aprofundir en aquella línia argumental. La transformació de la posició de l'Església davant de la modernitat havia estat tractada àmpliament per la bibliografia: quan va representar-li una oportunitat per adaptar-se al turisme perquè el va comprendre com una activitat econòmica amb una alta capacitat per associar-se amb valors i ideologies i com un procés de vinculació de l'Església amb el poder (Santos, 2018); perquè les posicions doctrinals de l'Església no s'han de confondre amb la seva qualificació per utilitzar els mecanismes financers contemporanis (Botti, 2008); perquè, com ha observat Marc Boyer, la diferència entre els pelegrinatges i el turisme era inferior al que es podia pensar (1999); perquè les grans commemoracions dirigides pels catòlics també van aconseguir fondre ideals religiosos i patriòtics (Pack, 2010). Complementàriament, el projecte d'FMGP, i la progressió que va fer en la seva execució a partir de 1881, també encaixava bé en les conclusions dels autors que havien descrit les disputes finiseculars del catolicisme i la seva sublimació posterior en la promoció del catolicisme social (Massot, 1979; Martí i Bonet, 1990; Reina, 1991; Montero, 2010; Ramon Solans, 2017). Contràriament, els que havien parlat del ferrocarril a Montserrat no mencionaven en cap cas l'existència del model suís ni del conflicte previ a la seva aplicació (Salmeron, 1986) i, quan ho feien, semblaven entendre'l d'una manera que les fonts primàries amb què havia començat a treballar no confirmaven (Garcia Fuentes, 2017). A mesura que avançava en la recerca advertia que els fundadors d'FMGP (i pel que em semblava, la comunitat montserratina), confiaven fortament en aquestes cartes. I encara en una altra: Montserrat no havia estat mai una muntanya subjugada pel protagonisme d'una serralada. No era el cim del Rigi al mig dels Alps immensos. Montserrat era la Muntanya de Catalunya.

La percepció de Montserrat que intuïa en els promotors d'FMGP m'ha portat a interessar-me per les diferents produccions literàries de la Renaixença. En concret, per la poesia ruralista que cantava el paisatge i la seva gent, perquè havia establert una identificació entre la tradició i el territori. La modalitat l'havia cultivada en la mentalitat burgesa catalana un grup sensible d'escriptors entre els quals destacava Jacint Verdaguer Santaló. L'historiador Josep M. Fradera Barceló ha escrit que en la producció de Verdaguer despunta «el sentit d'oposició dicotòmica entre la muntanya i el món exterior, particularment amb Barcelona, o Babilònia». La muntanya exemplificava per a l'escriptor els valors tradicionals. En ella habitaven els records juvenils, els jocs de la infància, les

cançons i els costums. La ciutat escampava els valors impersonals del capitalisme industrial. Era la Babilònia bíblica.

Verdaguer s'havia format a la ciutat de Vic, que hi havia qui la considerava la capital de la muntanya, però també gaudia de connexions polítiques i culturals sòlides a Barcelona. És per a aquesta ambivalència personal que els valors de la muntanya que impregnaven la seva poesia podien ser assumits per la burgesia urbana i resultaven el fonament d'una moral que es projectaria sobre Catalunya (Fradera, 1986). Seria aquesta burgesia la que consideraria les muntanyes el bressol de la seva pròpia tradició. Els arguments que expressaven els homes d'FMGP confirmaven que Montserrat era, també per a ells, la muntanya per excel·lència de Catalunya. La construcció simbòlica de la muntanya a Catalunya constituïa una maniobra que havia estat iniciada a partir del darrer terç del segle XIX quan se'n va modelar la imatge en un procés amb afanys de regeneració política i social, de tal manera que en ella mateixa esdevingués una mena de paradís moral i el bressol de la nacionalitat (Fradera, 1986; Marfany, 1993; Duarte, 1993; Roma, 2004).

Però quan la muntanya va voler conquerir Babilònia, aquesta se li va enfilar amb la intenció de transformar-la. El projecte d'FMGP a Montserrat demostrava a les clares que el coneixement que es va tenir a Barcelona del model d'exploració suïssa dels forasters va oferir a la burgesia catalana la múltiple rendibilització d'aquella construcció simbòlica que provenia de la poesia de la Renaixença i que fins llavors només havia viscut en la literatura. Però m'equivocaria si considerés que aquest Montserrat projectat de fàcil accés per ferrocarril, per posar-lo al servei d'un catolicisme de masses, era una maniobra exclusiva de les elits. L'ús del poder de les commemoracions religioses per a la preservació de la tradició de la nació i la seva focalització en un paisatge específic que, de passada, reforçava la identitat nacional, no era un detall que només impliqués la burgesia, sinó que interessava les classes mitjanes i baixes del país.

Per tant, la característica religiosa i patriòtica de Montserrat i la seva innegable particularitat paisatgística, que la relacionava amb l'atractiu model suís, per força havien de fer pressuposar els accionistes d'FMGP que aconseguirien ràpidament els beneficis morals i econòmics desitjats. De la primera peripècia de la Societat a Montserrat, la que acabo de descriure, que era desconeguda, n'he publicat un parell d'articles mentre redactava la tesi. En primer lloc, «The origins of the rack railway of Montserrat and the first attempt to build a Swiss-style mountain in Spain (1877–1889)», que el 2023 va aparèixer a *Journal of Tourism History* (Gorini, 2023:182-200). Seguidament,

«Patriotismo y catolicismo en Montserrat. Un ferrocarril por testigo», que ha de publicar la revista *Ayer*. Naturalment, i de manera ampliada, dona forma a la primera part d'aquesta tesi.

Recupero, ara, l'atenció en les fonts primàries, en els llibres d'actes del Consell d'Administració d'FMGP. Hi advertia que la Societat canviava de mans en diferents ocasions. Els promotors inicials de 1881 eren substituïts per uns altres, de nacionalitat suïssa, el 1889. I en el moment immediatament anterior que la Societat presentés el projecte del cremallera de Núria, el 1923, retornava a mans catalanes. En uns altres documents descobria que els mateixos homes que prenién el control d'FMGP havien fundat prèviament una altra societat, la Compañía Anónima de Funiculares y Ascensores (CAFA), el 1917, amb l'objectiu de construir el funicular de Sant Joan, a la muntanya de Montserrat. El que tenia més valor per a la investigació era que les dates en què el negoci havia retornat a mans catalanes no eren unes qualsevols. A partir de la bibliografia podia emmarcar l'acció empresarial en tres conjuntures molt concretes. La primera, la definitiva consagració de l'aliança entre els sectors conciliadors de l'Església catalana i la burgesia conservadora que havia donat lloc al catalanisme polític. La segona, la conjuntura macroeconòmica que es derivava de l'acumulació de capitals que era conseqüència de la neutralitat espanyola en la Primera Guerra Mundial, que havia propiciat un devesall de noves inversions en diferents rams del comerç i de la indústria, però també en el del turisme, un nou vector econòmic que amb la finalització de la contesa bèl·lica s'esperava que recuperaria les bones perspectives de creixement que havia presentat en els temps de la *Belle Époque*. La tercera, i no menys important, la relació que els nous gestors catalans mantenien amb les construccions simbòliques de La Renaixença, una de les més reeixides de les quals havia estat la que havia assimilat les muntanyes catalanes al bressol on reposaven les essències de la pàtria.

FMGP era una empresa que la movien unes persones que vivien inserides en un temps i espai determinats. L'afirmació resulta d'una obvietat aclaparadora. Però si volia entendre les decisions que prenién els gestors de la Societat, que tenien a veure amb la política, l'economia, el turisme i la cultura, havia d'identificar abans els contextos de cadascuna d'aquestes facetes en la societat catalana del tombant dels segles XIX al XX. En conseqüència, vaig aproximar-me als resultats que havia presentat la historiografia política, econòmica, turística i cultural, que havia n'havia fet una interpretació des de les perspectives que els eren pròpies, en la descripció de les repercussions en la política

(Molas, 1972; Ucelay, 2003), l'economia (Fontana, 1988; Sudrià, 1990; Rosés, 1991), en l'impacte dels fluxos turístics que van donar-se durant el període (Lavour, 1981; Vallejo i Larrinaga, 2018; Palou, 2011, Alonso, 2018), i en la cultura de la Renaixença (Fradera, 1986; Marfany, 1993).

Tanmateix, la identitat dels gestors de la Societat, que per força havien de ser afins als processos que m'interessaven, es presentava boirosa. Constituïa un exemple de desconeixement dels homes de negoci del país de què havia parlat Àngels Sola (1993), raó per la qual la historiadora considerava que havien estat beneïdes les accions econòmiques d'aquella classe, especialment, perquè se les havia considerat el fonament del creixement material, però que les socials havien estat rebutjades perquè se les havia considerat una font de conflicte.

Els titulars d'FMGP, després del 1923, havien de ser persones amb relacions intenses i interessades en la promoció dels afers econòmics i financers però també en el procés de construcció d'una societat —i per tant d'una cultura— feta a la mida dels seus interessos i necessitats de classe que tenien el catolicisme per fonament moral. Era per aquests detalls que els inseria clarament en el grup de professionals liberals dels quals Enric Ucelay Da-Cal ha dit, pel seu paper fundacional en la Lliga Regionalista, que la seva intenció era fer política (Ucelay, 2003:24). Però no una de qualsevol, perquè en la seva condició de catòlics aquells homes participaven del moviment seglar de renovació de la fe que promovia un combat polític i cultural al laïcisme dels estats liberals en uns anys en què l'Església perdia poder institucional. Per tant, la característica religiosa de les destinacions em permetia matisar la premissa, indubtable d'altra banda, que l'objectiu d'aquella societat mercantil perseguia el benefici econòmic per als inversors, afegint-hi una nova variable: la dels principis morals dels seus promotors.

La gestió de la Societat revelava diferents etapes condicionades per factors aliens i relacionades amb l'evolució del sistema financer barceloní i la constitució de diferents grups de poder econòmic. Els promotors del període 1917-1923, que volia caracteritzar, van ser substituïts progressivament per uns altres, a partir de 1925, i encara per uns de nous, abruptament, el 1931, quan una combinació de factors relacionats, en part, amb la construcció de la línia de Núria, i, en part, amb la minva de recaptacions a Montserrat, va dur FMGP de l'èxit financer al caire de la fallida i de retruc, van escapar les possibilitats d'acció moral i turística que havien estat previstes. Per aquest motiu podia diferenciar una primera etapa en què el creixement va ser garantit a través de l'emissió d'obligacions

hipotecàries amb la voluntat de no cedir el control de la Societat. Però les transformacions de la plaça financera barcelonina i les intenses necessitats de capitals derivades dels projectes societaris determinarien l'adopció de l'ampliació de capital com a mètode per al creixement, la qual cosa duria associada la presa del control de la Societat per part del Banc de Catalunya, una entitat bancària decisiva per entendre el mercat financer català i espanyol en aquells anys (Lluch, 1966; Cabana, 1965). Amb perspectiva històrica, els moviments en el Consell d'Administració reflectien les tendències polítiques, econòmiques i culturals dels detentors del capital financer que impulsava la Societat, que es traslladaria progressivament —i amb prolongats solapaments— de l'espanyolisme dinàstic (1881-1923), al liberalisme suís (1889-1923), al catalanisme conservador (1917-1931) i, finalment, a l'espanyolisme de la Unión Patriótica i la CEDA (1925-1936).

Les manifestacions dels gestors d'FMGP indicaven que a Montserrat no van trobar el doble negoci que hi havien anat a buscar. En l'estudi dels primers anys d'explotació de la Societat entenia que els topants els posava la comunitat benedictina, que havia sabut maniobrar hàbilment per materialitzar els beneficis que els nous usos socials de la muntanya, morals i turístics, li podia proporcionar. El testimoni dels actors polítics i financers que havien fet possible que la línia de ferrocarril, naturalment, els seus resultats, es mantingués fidel a les directrius d'un projecte cultural i polític, catòlic i conservador, suggeria que van decidir explorar una alternativa on el cadenat que els imposava el monestir per a la realització dels beneficis econòmics relacionats amb el turisme religiós fos més lax. I van creure trobar-lo al Santuari de Núria. Es feia indispensable, doncs, entendre el lloc.

El Santuari de Núria havia estat assíduament tractat per la literatura. En un reculat segle XVII Francesc Marès havia donat a la impremta *Història i miracles de la Sagrada Imatge de Nostra Senyora de Núria* que, segons Miquel Sitjar Serra, havia proporcionat a l'autor «una notabilíssima fortuna editorial» (1993:3). Tanmateix, el lloc s'incorporaria definitivament a la contemporaneïtat quan els bisbes d'Urgell, part indissociable d'una església catòlica que maldava per superar l'atzucac de l'emergència dels nous estats liberals vuitcentistes, assumien els corrents de renovació doctrinal finisecular que ja hem presentat, i que també van dur associats un impuls a la renovació i ampliació del parc d'edificis de culte. Les repercussions a Núria es farien sentir el 1883 quan s'emprendria la construcció d'una nova església neogòtica que seria consagrada el 1911. Artur Bofill Poch, naturalista, excursionista i un agut observador coetani, explicaria el 1884, des de la

contemplació dels fonaments d'aquella nova església nurienca, que havia estat llavors quan el Santuari havia «passat de mort a vida» (1887:56).

Al treball de propagació del santuari de Núria que duia a terme l'estament eclesial des de les trones parroquials s'hi afegiria el dels excursionistes. Ramon Arabia Solanas l'havia visitat el 27 de juliol de 1877 i ho comunicava als seus conciutadans, els habitants de la Babilònia verdagueriana, a través del *Butlletí de l'Associació d'Excursions Catalana* (1877:181-190). A Arabia el seguiria Estanislau Vayreda Vila, que publicaria l'estudi *Catàlech de la flora de la Vall de Nuria* (1882), aviat complementat pels treballs de Jaume Almera Coma, que culminaria en la *Història geològica de la Vall de Nuria* (1896), publicacions, totes elles, acordades amb l'esperit científic d'aquells primers excursionistes catalans (Martí, 1994). Les percepcions estètiques del paisatge de Núria com un tot indissoluble i característic del Pirineu les introduiria en la literatura catalana Jaume Massó Torrents, amb la publicació de *Lo Freser* (1883) que reblaria, posteriorment, en els *Croquis pirinencs* (1896). No cal dir-ho, les que hi introduirien els goigs que va escriure Joan Maragall Gorina, anotats els primers versos, segons el seu fill, a les parets de la cambra del refugi del Santuari (Escobedo, 2018).

En conseqüència, el nom de la Verge de Núria i l'existència del Santuari circulaven àmpliament per l'imaginari popular català finisecular —el nom de Núria nomenava no només persones, també establiments públics i productes comercials, sense oblidar l'efecte multiplicador d'una extensa producció de *goigs*— molt més enllà de les seves possibilitats reals d'atracció, severament limitades per les dificultats d'accés. La llunyania de les grans ciutats, l'orografia difícil i l'absència de camins ben condicionats havia provocat que el gruix dels romeus que visitaven el Santuari es limités als propis comarcans. Els pelegrins es veurien progressivament acompanyats pels selectes excursionistes de ciutat, del darrer terç del segle XIX en endavant. No són, aquestes darreres afirmacions, una anotació sense fonament, atès que les trobava en les manifestacions d'homes de la reputació excursionista de Cèsar August Torras (1908), Francesc Maspons Anglasesell (1929) o Josep M. Guilera (1925), Joan Ventosa Calvell (1940, *inèdit*) i, successivament, en les d'altres personatges amb interessos de futur a la vall, com va ser el cas Mn. Antoni Bataller Tarrés (1924), Julien Fuchs Liegme (1925), Montserrat Fenech Muñoz (1931) o Manuel Talens Anglasesell (1944) quan elaboraven les remembrances del Núria que havien conegut durant la construcció de la línia del ferrocarril. Significativament, Josep Rogent Pedrosa, gerent d'FMGP, diria al setmanari

Ceretània, l'agost del 1927, en presentar als lectors els projectes de la Societat, que «amb el tren de Núria lliurarem el Pirineu a Catalunya» (1927).

L'excursionisme que havien practicat els homes que he citat havia sorgit de la confluència dels sectors conciliadors de l'església catalana amb la burgesia conservadora i operaria de corretja transmissora entre la muntanya simbòlica i la material o geogràfica. En definitiva, duria la notícia a les ciutats i n'alimentaria el desig de consum. Es tractava, doncs, d'un fenomen també prou conegut i explicat per diferents autors (Martí, 1986;1994; Roma, 2004; 2006; 2010). Per tant, la construcció simbòlica de la muntanya a Catalunya, la de Núria també, havia estat tractada àmpliament per diferents investigadors, cadascun d'ells amb el seu propi matís, però coincidents en què es tractava del resultat d'una concòrdia catòlic-burgesa.

Els bisbes d'Urgell, en la precursora iniciativa de Joan Baptista Benlloch Vivó seguida de la de Justí Guitart Vilardebó, amatents al que havia succeït a Montserrat on la construcció d'uns accessos, primer per carretera el 1859, i més endavant per ferrocarril, el 1892, havien promogut un increment molt notable de visitants del monestir, amb els conseqüents beneficis morals i econòmics, van perseguir per a Núria una solució semblant que en aquest cas consistiria en l'obtenció dels terrenys necessaris per a una ampliació del Santuari i per fer possibles uns altres aprofitaments relacionats amb la religiositat, el turisme i l'excursionisme a la Vall, que van arribar de l'Estat per RO de 3 de maig de 1922 com la cirereta que havia d'atreure les imprescindibles inversions en la millora dels accessos. El Núria contemporani ha estat abordat per Miquel Sitjar (2001; 2003; 2012) i per Jordi Mascarella Rovira (2001; 2003), però sobretot per Joaquim Maria Puigvert i Solà quan ha estudiat l'arquitecte Josep Danés i Torras, l'autor del projecte definitiu d'ampliació del Santuari, iniciat el 1923 (2008; 2014; 2016; 2023). Puigvert ha escrit que en aquell temps Núria «ja era llegit per amplis sectors des del nou paradigma romàntic d'interpretació de la muntanya» (2008: 100-141).

Ara bé, la construcció material de la muntanya pirinenca per convertir-la en un objecte amb valor de mercaderia, la definitiva aplicació en ella del model suís d'indústria dels forasters, era un aspecte sobre el qual els investigadors no havien detingut la seva atenció. Potser, havia estat Joaquim M. Puigvert l'únic de parlar-ne quan havia descrit el procés de gestació i construcció del nou Santuari de Núria, que havia estat projectat en primera instància per l'arquitecte Bernat Pejoan Sanmartí i per l'enginyer Joan Matabosc Bassols (1918) i, seguidament, formulat de nou per l'arquitecte Josep Danés Torras en un

projecte que es va dur a terme «en una voluntat decidida d'*alpinitzar* la vall de Núria a partir de models i referent suïssos». Finalment, de Ribes a Núria s'hi hauria construït un ferrocarril de muntanya, compendi del model alpí (Puigvert, 2008:117).

L'espigolament del fons documental d'FMGP que em proporcionava un nou coneixement del paper que la Societat havia fet a Montserrat, semblava que em podia servir per formular una visió encara més aprofundida i, per tant, precisa, de la transformació de Núria i, per extensió, de l'aplicació a Catalunya del model suís d'indústria dels forasters. La percepció la reblaria la localització d'unes altres fonts, inèdites, concloents per als resultats de la recerca. Em refereixo a la correspondència conservada a l'Arxiu de l'Ajuntament de Queralbs i al fons de contenciosos de l'advocat Santiago Masó Valentí, representant legal del bisbe d'Urgell, Justí Guitart Vilardebó, que contenia un voluminós expedient de Núria dipositat a l'Arxiu Municipal de Girona. Així mateix, també em resultaven útils les informacions que contenia el fons de la Delegació Provincial d'Agricultura que es conserva a l'Arxiu Històric de Girona. Els fons descrits havien d'esdevenir el fil d'Ariadna que guiés la recerca en la comprensió dels esdeveniments per encaixar-los en els contextos del seu temps. També, en la identificació i consulta d'unes fonts accessòries —contractes, decrets i oficis judicials— el contingut dels quals no era conegut. Les noves informacions em remetien a un ús intensiu, tot i que selectiu, de la premsa periòdica, un element decisiu en una societat de cultura de masses. Tenia clar, però, que el meu punt de partida serien els treballs de Joaquim M. Puigvert.

Per començar, necessitava emmarcar temporalment l'acció d'FMGP a Núria. Puigvert havia parlat dels projectes episcopals, que arrencaven el 1916 i que havien fet eclosió l'agost del 1923 quan havia estat posada la primera pedra del nou santuari (2008:105). La cronologia del ferrocarril cremallera, que havien divulgat diferents autors, citava el 1928 per a l'inici de les obres de construcció de la línia. Per tant, resultava versemblant la suposició, prou estesa a la bibliografia i acceptada per Puigvert, que FMGP havia acudit a Núria després que les obres al santuari i una primera activitat hotelera, que hauria arrencat el 1928, haguessin pres la dimensió i el ritme suficient. Tot plegat provaria que el negoci turístic a la vall podia sostenir el ferrocarril (2008:118; 2016:11). Les noves fonts documentals comprometien seriosament una narració semblant dels esdeveniments.

Que la compra el 1923 d'FMGP per part d'un grup promotor català, vinculat al catolicisme social, amagués l'interès per Núria d'aquells mateixos promotors era una possibilitat que ningú no havia plantejat. Però les evidències que recollia demostraven

amb claredat que Josep Rogent i l'enginyer Julien Fuchs Liegme treballaven en el projecte de ferrocarril cremallera de Ribes a Núria des del 1918. Tot seguit, unes informacions al *Butlletí de la Junta de Museus d'Art de Barcelona* em permetien situar una primera relació de Rogent amb el bisbe d'Urgell, Joan Benlloch Vivó, pels volts del 1914. I el que em resultava més revelador: descobria a l'arxiu del Museu Nacional d'Art de Catalunya (MNAC) que el mateix home s'havia involucrat en una operació de crèdit relacionada amb l'adquisició per a la Junta de Museus d'Art de Barcelona d'unes obres d'art del bisbat d'Urgell, la qual cosa resultava concordant amb les vendes d'art de les parròquies urgellenques que havia documentat Jordi Campillo (2006). En conseqüència, estretia el cercle entre Josep Rogent i el finançament de la construcció del Santuari, després que Francesc Badia (2007) havia deixat clar que el bisbat d'Urgell es podia comptar entre els que tenien menys recursos econòmics de l'Estat i resultava fàcil deduir que no podia finançar tot sol la construcció del nou complex nurienc.

En paral·lel, el fons d'FMGP i el de l'advocat Santiago Masó contenien cadascun una còpia literal de la RO de 3 de maig de 1922, que concedia al bisbe d'Urgell una porció de terreny d'unes 60 ha al voltant del Santuari, extirpada dels comunals de Queralbs. Sabia per Puigvert que les forces republicanes havien aconseguit, el juliol de 1932, que l'Estat revertís la concessió de terrenys feta al bisbe el 1922. Considerava la reversió una maniobra que satisfesia les expectatives de Queralbs després que el municipi havia observat l'èxit que el prelat havia obtingut en la transformació de la vall (2008:118). Ara bé, la data, la fórmula i el contingut de la RO no eren coneguts, atès que no havia estat mai publicada a la *Gaceta*, la qual cosa va ser-me confirmada després d'una consulta als tècnics del *BOE*. Complementàriament, els documents que reblaven aquell tracte aportaven els aspectes precisos de la seva tramitació i un detall que capgirava el coneixement previ, el testimoni documentat que l'Ajuntament de Queralbs s'hi havia oposat de manera immediata i radical el 1922 fins l'extrem que amenaçaria el bisbe d'expropiar-lo si no renunciava als terrenys que li havia concedit la monarquia. La manera en què la picabaralla s'havia originat després de 1919 i havia estat apaivagada momentàniament el 1924, fins que va tornar a revifar, l'agost de 1931, quedava perfectament reflectida en la documentació que consultava.

He afirmat que els gestors d'FMGP es presentaven a Núria per fer el doble negoci, turístic i moral, que a Montserrat els havia estat barrat. El que només era una hipòtesi de treball va veure's confirmada amb la localització a l'Arxiu Històric de Protocols de

Barcelona (AHPB) dels contractes que FMGP i el bisbe Guitart van subscriure per a l'exploració conjunta de la Vall de Núria, el 23 de maig de 1928. En ells s'hi consignava la implicació de la Societat en el finançament dels pavellons del Santuari, el calendari de la construcció i les característiques que hauria de prendre el lloc per assolir els objectius que satisfessin les expectatives dels signants, que hauria d'incloure un hotel de muntanya allunyat del recinte religiós. El que s'inscrivía en els contractes tenia la contrapart en una negociació prèvia, entre Josep Rogent i el bisbe Guitart, de la qual n'era el testimoni una generosa relació epistolar, també, conservada en el fons d'FMGP.

Així doncs, la recerca estava en condicions de fer una aportació que desmuntava el que havia estat presentat com una simple relació causal per transformar-la en el resultat d'un joc complex d'interessos que van ser durament defensats per les parts fins que van assolir un acord que fes possible la materialització del projecte que, FMGP i el bisbe d'Urgell, Justí Guitart Vilardebó, desitjaven per a Núria.

El ferrocarril va ser inaugurat el 22 de març de 1931. Novament, els autors que havien divulgat el coneixement de Núria n'havien parlat en termes positius. La vall hauria quedat oberta al turisme, que hi hauria acudit en conseqüència. Mai, però, es presentaven dades que confirmessin la veracitat de les afirmacions com, per exemple, sí les han presentades Steve Hagimont per al Pirineu francès (2020:18-46) o Georges Gazés per a Superbagnères, una estació pirinenca a la qual també calia accedir amb tren cremallera (1964:45-65). Fins i tot, l'èxit hauria estat el reclam per atraure els ponents de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya. Aleshores, l'anàlisi de les comptabilitats d'FMGP i de l'Hotel Núria —que la documentació demostrava que havia hagut de ser instal·lat amb calçador als pavellons del Santuari la primavera de 1931— indicava que el negoci no funcionava. S'hi apreciava una causa directa: els ingressos no cobrien les despeses. Davant els resultats em sorgien tot de dubtes. Semblava que els turistes i els romeus no hi acudien en el nombre previst per satisfer les expectatives d'FMGP i les del bisbe Guitart. Aleshores, l'argument de l'atracció turística i moral de Núria perdia força. Se'm feia necessari encaixar aquelles peces, en aparença disconformes amb la bibliografia.

La solució va proporcionar-la la correspondència girada entre el secretari municipal de l'Ajuntament de Queralbs i destacats membres d'Esquerra Republicana de Catalunya, del 1931 al 1934, entre els quals sobresortien Miquel Santaló Parvorell, Manuel Serra Moret i, especialment, Pere Coromines Muntanya, en què s'hi expressava la voluntat de transformar Núria en un lloc de vacances populars extirpant-ne el caire

religió que l'havia dominat fins llavors. Aquell gir dels esdeveniments em duia a interessar-me per la comprensió del fenomen ateneista a Catalunya (Arnabat, 2018), en aquells anys, perquè considerava que per força havia de ser el beneficiari d'aquell nou Núria dessacralitzat. També, per les percepcions paisatgístiques de la muntanya que havien construït els republicans, expressades literàriament per Pere Coromines (Duarte, 1993) i, finalment, per l'evidència que el moviment traspuava el desig republicà d'aprofitar les construccions simbòliques de la Renaixença i fer-ne la clau de volta d'un noucentisme de masses (Ucelay, 2013).

La combinació d'informacions —les d'FMGP, de l'Ajuntament de Queralbs i de l'advocat Santiago Masó— m'han facilitat la reconstrucció precisa de l'escenari nurienc durant la República, amb els plets que van sostenir el bisbe d'Urgell, l'Ajuntament de Queralbs i l'Estat per teló de fons, que van dirimir-se als jutjats de Girona i al Tribunal Suprem, a Madrid. Els testimonis documentals no deixen cap dubte que van ser uns anys de profundes convulsions per a tots els actors que havien mirat de fer-se forts en l'escenari de la vall. Amb la voluntat de fer-lo comprensible he volgut presentar-los separadament, per fer evidents les maniobres que van haver de fer per ressituar-se i no sucumbir, perquè tots ells passaven grans angoixes econòmiques, polítiques i socials. La lectura de les fonts m'ha permès matisar les conclusions expressades per Puigvert (2008:120-122) sobre aquest procés, ressituant les aliances d'uns i altres i les seves principals posicions. Tanca l'etapa la descripció de la sentència del Tribunal Suprem que retornaria el domini dels terrenys al bisbe d'Urgell, per Sant Esteve del 1934.

He afirmat, en iniciar la *Introducció*, que la línia del ferrocarril cremallera de Ribes a Núria constituïa l'evidència material de la iniciativa empresarial que em proposava estudiar. Precisament, la peculiaritat de la línia i dels trens que hi han circulat ha cridat l'atenció de nombrosos aficionats al ferrocarril, que han recollit les seves impressions en diferents publicacions. El cas més significatiu és el de Carles Salmeron Bosch, que va incloure el ferrocarril Ribes-Núria en el número 9 de la col·lecció *Els trens de Catalunya*, que publicava a través de Tèrminus, el 1987. Salmeron s'ocupava al llibre d'una breu sinopsi històrica, una descripció de la línia i del material mòbil que hi havia circulat. Les informacions les obtenia del fons documental d'FMGP. Observava, però, que la publicació de Salmeron no tractava alguns aspectes que m'interessaven i dels quals el fons conservava informacions rellevants. Per aquest motiu la tesi analitza tres aspectes decisius no abordats abans per la bibliografia: la intervenció dels enginyers d'FMGP i

l'encaix del ferrocarril en el paisatge de la Vall de Núria, les condicions del treball durant la construcció de la línia i l'arquitectura dels edificis de viatgers de les estacions. Aquests darrers, adaptats al format d'article, han estat publicats recentment a *Transportes Servicios y Telecomunicaciones* (Gorini, 2022:84-117) i a *Locus Amoenus* (Gorini, 2023:137-156), respectivament. El discurs de l'aspecte tècnic resulta la manifestació tangible dels aspectes culturals, polítics i econòmics que he descrit al llarg d'aquesta introducció. Tanquen el cercle de l'aproximació que he dut a terme al projecte d'FMGP a Núria, a partir de les tècniques dels estudis del patrimoni industrial.

El deversall de dades que acabo de presentar, les que amb traç gruixut se m'oferien per fonament d'una tesi doctoral, provenen majoritàriament de fonts primàries. El seu maneig, interrelació i incardinació en la redacció final ha constituït el principal repte de la investigació. Les he utilitzades de material de primera mà. La procedència diversa i la disparitat de productors m'han empès a una mirada crítica de les informacions. He acceptat les que podia validar i he desconfiat de les que em semblaven difícils de comprovar. No vull pas dir, però, que no hagi tingut en compte els llibres i articles que han tractat els diferents contextos de la peripècia societària d'FMGP. La seva solvència i reputació han constituït la millor base per proporcionar consistència al treball. Ho prova la presència majoritària que assoleixen les anotacions bibliogràfiques entre el miler de citacions que acompanyen el text. El resultat ha estat una amalgama narrativa que he hagut de transformar en una presentació ordenada. Descartades algunes provatures inicials m'he decantat per presentar els resultats en quatre blocs diferenciats, independents però al mateix temps indispensables tots ells per satisfer la visió que va expressar Franco Borsi, i que m'he fet meva: defugir la pura història de la màquina aïllada del context (Borsi, 1978: 8).

Tracta, la primera part, dels orígens de la Societat i dels factors que van condicionar-ne la fundació i consolidació en la muntanya de Montserrat. El coneixement serveix per comprendre les raons que hi havia al darrere del projecte d'FMGP a Núria: la construcció simbòlica de les muntanyes de Catalunya, el paper de l'excursionisme, la relació dels promotors de la Societat amb la política i la cultura catalanes, de la Renaixença al Noucentisme, o els facilitadors i les interferències conjunturals al projecte. L'apartat clou amb una visió de la significació de la muntanya catalana per als republicans, que amb la proclamació de la República voldrien fer valer el seu ideal a Núria.

La segona part és la més descriptiva de la tesi. En ella s'hi narra la història de la gestió econòmica d'FMGP en l'etapa que he estudiat a través de la documentació interna de la Societat per tal de reconstruir les característiques de la situació financera i d'algunes de les decisions que van propiciar-la, que van concórrer en el projecte de Núria. La descripció fa servir el vocabulari habitual en els manuals d'història econòmica i l'he acompanyat d'un nombre sensible de taules on es refereixen dades quantitatives que il·lustren l'evolució de la gestió.

La tercera part combina diferents fons documentals, imprescindibles per entendre les vicissituds de la concreció del projecte d'FMGP a Núria i les dificultats dels primers anys de funcionament. Els fons documentals que he referit —fons d'FMGP, de Ribes, de Queralbs i el de Contenciosos de l'advocat Santiago Masó Valentí— s'han combinat amb informacions que provenien d'altres arxius i, també, de la premsa, recollides en les hemeroteques digitals. En aquesta part la recerca fa una aportació innovadora i decisiva al coneixement de la Vall de Núria en aquells anys i als interessos dels diferents grups de poder que van voler-hi intervenir.

La quarta part es diferencia de les altres tres perquè no segueix un fil cronològic, sinó temàtic. És el resultat d'una selecció d'aspectes relacionats amb la construcció material de la línia del ferrocarril —les característiques del material mòbil, l'encaix de la línia en el paisatge, l'arquitectura de les estacions, les condicions del treball durant la construcció— que he considerat necessàries d'incorporar-les perquè són el resultat de les accions que haurem conegut en les parts que la precedeixen i, al capdavall, són l'evidència que encara avui pot constatar el que viatja a Núria. Com a complement, es presenten dos apèndix, un de fotogràfic i un altre d'inventari del patrimoni industrial de la línia que, juntament amb aquesta part que descrivim, he volgut que proporcionessin a la recerca una vinculació efectiva amb els estudis del patrimoni industrial.

Em cal, abans de cloure la *Introducció*, reconèixer que durant la recerca he pagat i contret deutes. N'hi ha que venen de lluny. En primer lloc vull recordar una tarda del 1999 al Cercle d'Economia de Barcelona. Pere Pascual Domènech hi presentava el llibre *Los caminos de la era industrial: la construcción y financiación de la red ferroviaria catalana (1843-1898)*, una síntesi de la seva tesi doctoral. Jo hi era. Abans d'aquella data el meu interès pel ferrocarril s'havia restringit a l'atracció per la faceta tecnològica, especialment, la de la locomotora. Els discursos de Jordi Nadal Oller i Pere Pascual en la presentació del llibre, i la posterior lectura, van mostrar-me una dimensió econòmica del

ferrocarril que anunciava unes altres que m'afanyaria a descobrir. Animat pels resultats d'uns primers treballs iniciats en fons arxivístics municipals, vaig decidir de visitar Pascual. En l'entrevista vaig descobrir la senzillesa i la generositat d'un investigador excel·lent. He redactat aquesta tesi des del convenciment que la lliçó que em transmetia a través dels seus treballs havia d'orientar-me encertadament.

Acabo de referir-me a la meva incursió en els arxius. El lector observarà que aquesta és una tesi basada en fonts primàries. Per tant, l'accés a la documentació dipositada als arxius ha estat fonamental. Les facilitats de tota mena que m'han proporcionat les persones que hi treballen ha estat la baula definitiva per assolir els objectius de la recerca. Vull agrair sincerament a Joan Boadas Raset, director de l'Arxiu Municipal de Girona, que em comunicés l'existència d'un expedient sobre Núria, al fons de contenciosos de l'advocat Santiago Masó Valentí. Faig extensiu l'agraïment als encarregats dels altres arxius que he visitat, pel tracte cordial i sovint entusiasta que m'han dispensat.

Una peça clau ha estat l'ICRPC. El suport incondicional dels seus directors, primer de Joaquim Nadal Farreras, i més endavant de Gemma Domènech Casadevall, m'ha fet gaudir de les facilitats necessàries per compaginar el treball ordinari a l'Institut i la recerca doctoral. Estic en deute amb la seva generositat. També amb la dels companys de treball, dels quals he rebut suggeriments, matisacions i molta comprensió. Ells — Saida, Quim, Toni, Xavier, Adrià, Pol— més joves que jo, són grans experts. Gairebé tots havien passat abans —potser hauria de dir, quan toca passar-hi— per l'experiència de la redacció d'una tesi doctoral. Vull fer una menció especial a l'Eduard Caballé Colom, amb el qual he treballat els darrers tres anys —ja gairebé són quatre— en la confecció dels inventaris del patrimoni cultural d'FGC i en d'altres projectes que puen en els fons documentals de les antigues companyies de ferrocarrils, especialment, en l'estudi de la repressió franquista en les companyies ferroviàries de via estreta catalanes. Ha estat el millor company de feina que podia tenir en aquesta peripècia vital.

També ha estat decisiva la col·laboració d'FGC, que ha cedit el fons documental d'FMGP i ha finançat la redacció dels inventaris del patrimoni cultural del ferrocarril. Per tant, ha fet materialment possible la recerca. Durant la redacció de la tesi he tingut l'oportunitat de compartir uns resultats preliminars amb els presidents de la companyia. En un primer moment amb Ricard Font Hereu, amb el qual es van iniciar els treballs d'inventari. Més endavant amb Marta Subirà Roca i, actualment, amb Antoni Segarra

Barreto. Molt especialment, estic agraït a Carles Casas Esplugas, director de Planificació Estratègica i Prospectiva d'FGC, que ha confiat plenament en els projectes que vam proposar des de l'IRCPC, i els ha defensat. També amb Antoni Gras Font, que fins a la jubilació, fa uns mesos, va ser l'ànima indiscutible i infatigable del patrimoni cultural de la nostra companyia pública de ferrocarrils, com actualment ho és Marc Rodríguez Seijas. Tinc ben present a Toni Casals Picola, director de Vall de Núria, i el seu equip, per la cura que han posat perquè pogués conèixer tots els racons de la línia de Núria.

Vull recordar, també, una ascensió a peu a Núria amb Miquel Sitjar Serra en què va compartir amb mi el seu delit nurienc. Va ser bonic descobrir que hi havíem coincidit en un llunyà 1972, tots dos encara infants. Així mateix, he d'agrair a l'Àngels Solà Parera que em transmetés la curiositat pels desconeguts burgesos catalans, que tanta importància ha tingut per als resultats de la recerca.

No poden faltar en aquest agraïment Josep M. Fonalleras Codony, Francesc Ten Costa i Marc Vicens Coll, antics companys al Servei de Publicacions de la UdG, que van provar sense defalliment de fer de mi un ésser civilitzat. La magnífica il·lustració de la coberta és un regal que m'ha fet Marc Vicens, a partir de la imatge principal del primer *dépliant* que va distribuir FMGP, el 1931.

Finalment, tota tesi ha de tenir necessàriament un director. En aquest cas, en Joaquim M. Puigvert i Solà. M'he referit fa unes línies a la joventut dels meus companys a l'IRCPC. Precisament perquè són joves m'afiguro que van conèixer el seu director de tesi durant els estudis de Màster, perquè el van tenir de tutor del TFM. O fins i tot, s'hi van haver d'adreçar amb una proposta de recerca, sense conèixer-lo prèviament. No és el meu cas. Conec en Joaquim M. Puigvert des del 2006. Fa, doncs, divuit anys. Ell s'estrenava de vicerector de Recerca en Humanitats i Ciències Socials a la UdG en l'equip de la rectora Anna M. Geli de Ciurana. Jo acabava d'incorporar-me al Servei de Publicacions. Ben aviat, el seu guiatge em va servir per recollir fils oberts massa prematurament i concentrar l'esforç investigador en un aspecte concret de la història ferroviària catalana i espanyola que llavors, fa tants anys, vaig identificar en l'obra de l'enginyer Eduard Maristany i Gibert, el Marquès de l'Argentera, que va culminar en un treball inacabat que un dia hauré de reprendre. Eren els anys en què Puigvert havia fixat l'atenció en l'arquitecte Josep Danés i Torras, del qual en publicaria el 2008 *Josep Danés i Torras. Noucentisme i regionalisme arquitectònics*, el capítol del qual, «Fer d'arquitecte al Pirineu», és el catalitzador indiscutible d'aquesta tesi doctoral. Recordo d'aquella etapa

diferents viatges pel Pirineu, i especialment a Ribes de Freser i a Núria, en els quals em comunicava les claus arquitectòniques que havien promogut la transformació del paisatge pirinenc.

Per tant, quan va presentar-se l'ocasió d'acompanyar l'incipient inventari de la línia de Núria amb una tesi doctoral no vaig tenir cap dubte que ell havia de dirigir-la. La competència i el compromís que manté amb l'objecte d'estudi han aconseguit que el treball que llegiran tot seguit hagi pres la fesomia definitiva.

Part primera

**Uns negocis, uns homes, un sentit.
Una concepció moral i turística de la muntanya a
Catalunya**

1. El primer intent de construir una muntanya a la Suïssa, a Catalunya

La muntanya de Montserrat havia sofert les destruccions de les Guerres Napoleòniques. Posteriorment, el trasbals de les desamortitzacions. El que quedava dels béns materials de la congregació benedictina que havia regit el monestir des de temps molt reculats havia passat a mans de l'Estat. No va ser fins el 1844 que s'hi va recuperar la vida monàstica, tot i que va fer-se amb una gran precarietat de mitjans i en uns espais arquitectònics que les cròniques contemporànies els descriuen tots ells en ruïnes. Més endavant, a partir de 1857, la creació d'una Junta de restauració artística del monestir, duta a terme per l'impuls de l'abat Muntadas i pel patrocini dels ducs de Montpensier va proporcionar un primer alè, tot i que modest, a la reconstitució dels béns del monestir.¹

En paral·lel al progressiu restabliment de la comunitat monàstica, Víctor Balaguer Cirera² situaria la muntanya al centre de l'univers simbòlic i monumental del seu projecte polític per a Espanya. Balaguer el fonamentava en el reconeixent de les identitats regionals. L'Estat hauria d'adoptar una forma de monarquia federal. Amb la intenció de promoure aquests interessos, el 1851 Balaguer va iniciar la publicació de diferents reculls històrics que havia confeccionat i que assolirien gran notorietat.³ Més endavant, el 1877 el músic Felip Pedrell estrenaria el poema simfònic *Lo cant de les muntanyes* en el qual hi inclouria referències clares a Montserrat —els cors cantaven, «*Los cors plens*

¹ MASSOT MONTANER, J. (1979). *Els creadors del Montserrat modern. Cent anys al servei de la cultura catalana*, Biblioteca Serra d'Or. Publicacions de l'Abadia de Montserrat, p. 32.

² Víctor Balaguer Cirera (Barcelona, 1824-1901). Publicista, escriptor i polític liberal. Inspirador d'una proposta ideològica liberal i catalanista, de signe descentralitzador, federal i iberista, que el convertiria en les dues dècades següents en el principal impulsor del catalanisme progressista i del sector liberal de la Renaixença. Font: RAH (recurs en línia).

³ Entre d'altres, *Los frailes y sus conventos. Su historia, su descripción, sus tradiciones, sus costumbres, su importancia*, seguida el 1853 de *Cuatro perlas de un collar. Historia tradicional y artística de todos los célebres monasterios catalanes. Santa María de Ripoll, Santa María de Poblet, Santas Cruces y San Cucufate del Vallés i de Guia de Montserrat y de sus Cuevas*, el 1857

d'alegria... pujem, pujem, ninetas, pujem á Montserrat»— la qual cosa ens mostra que també a cavall de la música el simbolisme de la muntanya s'escampava progressivament per la societat catalana.⁴

Va ser justament el 1877 quan va ser sol·licitada a l'Administració la primera concessió per a la construcció d'un ferrocarril cremallera a la muntanya de Montserrat. Que en una data tan precoç es sol·licités una concessió semblant havia de voler dir que, a Catalunya, hi havia qui havia acollit les representacions i pràctiques que satisfien les necessitats alpines de la regió, en la manera que les ha defensades Laurent Tissot. L'element físic existia: hi havia una gran muntanya des dels cims de la qual s'hi podien contemplar unes panoràmiques evocadores i una gran línia de ferrocarril corria pels seus peus, des del 1859. Però també es donaven les circumstàncies concretes que proporcionaven a Montserrat *una varietat d'imatges i idees alhora polítiques, ideològiques, culturals i estètiques que donaven forma a un paisatge*.⁵ Una varietat d'imatges i idees que l'arquitecte Josep M. Garcia Fuentes ha defensat que havia esperonat Balaguer quan va exercir el patrocini de la muntanya i del monestir, la qual cosa va dur associades un seguit d'iniciatives que contribuïrien a la manifestació de la característica simbòlica, més enllà de la tradicional religiosa.⁶

Resulta ben suggeridora la relació que García ha establert entre la visita de Wilhem Humboldt a Montserrat, la controvèrsia que va mantenir amb Johann W. Goethe, i la connexió intel·lectual de Victor Balaguer amb aquests pensadors a través de la recepció a Catalunya de les idees del romanticisme alemany. Afirmar que «el potencial montserratí per esdevenir un símbol més enllà de la religió i fins i tot de la nació va ser posat en evidència per Humboldt durant la seva visita a la muntanya l'any 1800». Per tant, si seguim l'autor, Humboldt no va interessar-se pels símbols religiosos, sinó pels ermitans i la felicitat amb què vivien, la qual cosa va fer que l'alemany escrivís un assaig en què argumentava que la contemplació del paisatge natural era capaç de fomentar en

⁴ Pedrell considerava la música capaç de transmetre ideologies basades en l'elevació de l'escenari històric del poble i de la seva cultura a través de la reconstrucció del llegat musical oral i escrit, com expressió d'una identitat nacional i de la seva revelació davant les altres nacions. En: LICHSTENSZTAYN, D. (2004). «El regeneracionismo y la dimensión educadora de la música en la obra de Felip Pedrell». *Recerca Musicològica*, XIV-XV, p. 320.

⁵ TISSOT, L. (2011). «From Alpine tourism to the “Alpinization» of tourism”, *Tourism beyond the nation: A transnational approach to european tourism history*. Ed. G.E. Zuelow, Ashgate, p. 59-78.

⁶ GARCIA FUENTES, J. M. (2016). «Víctor Balaguer, Montserrat i Catalunya», *Cercles. Revista d'Història Cultural* 19. Pp. 331-350.

l'ànima humana «una nova espiritualitat per sobre de les religions».⁷ Un corrent de pensament semblant, que a Montserrat va voler representar oportunament Víctor Balaguer, podria haver trobat una recepció adequada entre els sectors clericals filoliberals dels anys cinquanta i seixanta del segle XIX i fonamentat un projecte com el que es presentava amb el cremallera de Montserrat, que s'acompanyava de la construcció d'un hotel, xalets, escoles i un observatori al cim de la muntanya. Però la connivència devia estroncar-se ràpidament. Durant els anys setanta i vuitanta l'Església catalana i espanyola, en paraules de Josep M. Fradera, se submergiria en una etapa «d'opacitat ideològica i petrificació cultural»⁸ que explicaran, en part, per què la presentació del projecte de ferrocarril cremallera seria rebuda amb gran hostilitat pels sectors integristes aleshores dominants.

Hem dit que a causa de les desamortitzacions Montserrat havia passat a engruixir el patrimoni de l'Estat. Aquest, sempre afamat de diners, va pretendre vendre-se'l al millor postor partir de 1877. Quan l'estiu de 1879 la possibilitat va semblar certa, l'enginyer en cap de Monts del districte de Barcelona i Girona, Hilarión Ruiz Amado,⁹ va demanar que se l'exceptués de la venda amb l'argument que calia «cortar de raíz los aprovechamientos destructores que en ella se autorizaban». Considerava que la transmissió a particulars els acceleraven. El diari integrista madrileny *El Siglo Futuro* informava que la iniciativa de l'enginyer la recolzava el ministre de Foment, Francisco de Borja Queipo de Llano, VIII Comte de Toreno y de Cárdenas, que va rebre el suport, així mateix, del diputat pel districte d'Olot, Josep M. Escrivà de Romaní i Dusay, marquès de Monistrol, i del diputat pel districte de Vic, Ignasi M. Despujol Chaves, marquès de Palmerola. Tots ells integristes i carlins. La informació manifestava taxativament que era a aquests homes a qui es devia que la muntanya no s'hagués venut.¹⁰

⁷ GARCIA-FUENTES, J.M. (2012) [Tesi Doctoral]. *La construcció del Montserrat modern*, Escola Tècnica Superior d'Arquitectura del Vallés – Barcelona, Universitat Politècnica de Catalunya, p. 173.

⁸ FRADERA BARCELÓ, J. M. (2003). *Cultura nacional en una sociedad dividida. Cataluña 1838-1868*, Madrid, Marcial Pons, p. 305.

⁹ Hilarion Ruiz Amado (Torrelavega, 1832 – Barcelona, 1906). Titulat per l'Escola Especial d'Enginyers de Monts. Va ocupar diferents càrrecs fins que va ser destinat a Catalunya, on va relacionar-se amb sectors conservadors. Va estar vinculat a l'Institut Agrícola Català de Sant Isidre. *Real Academia de la Historia*. DBE (Recurs en línia).

¹⁰ El periòdic encara anava més enllà, perquè assegurava que el ministre «se halla decidido á usar todas las atribuciones que las leyes le conceden para declarar no enajenable en breve Montserrat, en la cual tendrán sin disputa el unánime apoyo de todos los señores senadores y diputados por Cataluña, dispuestos á pedir con energia una declaración idèntica». Font: *El Siglo Futuro*, 12 de juliol de 1879, p. 3.

L'oposició furibunda dels integristes a la venda era el resultat del clima polític derivat de l'aprovació el 1876 d'una Constitució que obria la porta perquè els sectors conciliadors de l'Església catòlica legitimessin el règim liberal. L'oposició tenia, doncs, una component política evident. Montserrat resultava el pretext perfecte per oposar-se a qualsevol canvi, tot i que els fonaments del canvi que es proposava a la muntanya resultessin tan exòtics, aleshores, com l'aplicació del model suís d'explotació dels forasters. Òbviament, els carlins no estaven disposats a permetre la intrusió a Montserrat d'una tradició possibilista com la que uns anys abans podia haver fet presagiar l'activitat de Víctor Balaguer. És a dir, que fes de la muntanya un lloc que representés per un igual a carlins i liberals. Ara bé, a Catalunya també hi havia els que preferien una tercera solució: la venda de la muntanya als estrangers. Aquests, arreglerats en l'ideari republicà de Valentí Almirall Llozer,¹¹ explicaven que una societat estrangera s'havia interessat en l'adquisició de la muntanya i exposaven els seus arguments des de les tribunes progressistes.¹²

La iniciativa del ministeri de Foment, en aparença protoconservacionista com es correspondria amb l'ideari que expressaven els enginyers de Monts,¹³ havia trobat aixopluc entre els sectors polítics més conservadors. Ho demostrava, també, que el bisbe de Barcelona José M. Urquinaona Bidot subscriu la declaració d'inalienabilitat de la muntanya, a través dels seus aliats en les troncs eclesiàstiques i periodístiques. L'aliança conservadora va aconseguir de l'Estat que cedís al bisbat de Barcelona 454,22 ha. dels

¹¹ D'Almirall n'han parlat gairebé contraposadament diversos historiadors. La controvèrsia pot seguir-se a: MARFANY GARCIA, J. LL. (1996). «Valentí Almirall i els orígens del nacionalisme català», *L'Avenç*, Núm. 204, p. 20-24; MARTÍNEZ FIOL, D. (1997). «Valentí Almirall: Medievalisme, parlamentarisme i corporativisme», *L'Avenç*, Núm. 211, p. 6-9; i també a: PICH MITJANA, J. (2002). «El projecte polític catalanista, progressista i modernitzador de Valentí Almirall i Llozer», *Recerques*, Núm. 44, p. 111-138.

¹² El diari *El Diluvio* es faria bon ressò dels fets, i des de la seva perspectiva republicana i anticlerical defensaria, sense poder polític per fer anar l'argument més enllà del paper del periòdic, que «Si aquella muntanya passa a ser propiedad de extranjeros, ¿Qué puede suceder? Que en ella se introduzcan innovaciones tales que hagan que Montserrat sea en el siglo presente, dentro de la civilización actual, lo que en tiempos pasados en la época de la Edad Media: representación del adelanto y del progreso. Los extranjeros podrán reformar la montaña, dotarla de las condiciones de comodidad que exige la época presente, sin que pierda nada de su espléndida belleza, como sucede en Suiza en donde la naturaleza perfeccionada por el arte se ostenta más bella y más grandiosa y más imponente. Podrá ser que entonces Montserrat sea un oasis de la civilización, en medio del gran desierto de atraso que la rodea; pero esto será un bien, porque de allí necesariamente habrán de salir ideas de adelanto que serán fructíferas y la montaña será doblemente venerada porque será el emblema de la civilización y del progreso.» Font: *El Diluvio*, 1 de Juliol de 1879, p. 6.

¹³ Per conèixer l'ideari dels enginyers de monts: LÓPEZ MENDOZA, J. (1994). *Ciencia y política de los montes en España (1875-1936)*. ICONA, i també, CASADO DE OTAOLA, S. (2000). *Los primeros pasos de la ecología en España*. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. Organismo Autónomo de Parques Nacionales.

terrenys de titularitat pública de la muntanya, per R.O. del Ministeri d'Hisenda de 15 de novembre de 1879. Així, se'n sortia a posar un fre als que defensaven l'opció de la venda com una fórmula que tanqués la religió portes endins d'un monestir en procés de reconstitució, que facilités l'arribada del progrés a Montserrat i, per extensió, al *gran desierto de atraso que la rodea*. Perquè, la novetat del ferrocarril de muntanya, era presentada pels liberals progressistes com el catalitzador d'uns canvis que havien de transformar la substància del paisatge, quan es convertia en un centre d'activitats relacionades amb la religiositat, l'excursionisme, el turisme i el coneixement de la natura. Acompanyats de les quantioses inversions que aquestes activitats duïen associades, en la construcció d'espais per al tracte dels visitants. En definitiva, en un mercantilitzador del paisatge que resultava d'un projecte polític i social que podia ser àmpliament compartit. Tot això ja havia passat abans al Gotthard o al Rigi, a Suïssa. Ara bé, cal no confondre els posicionaments doctrinals de l'Església amb la seva habilitat per procurar-se els mecanismes financers contemporanis.^{14 i 15}

Una Església majoritàriament integrista i els seus col·laboradors seglars recuperaven la iniciativa a Montserrat en el moment crucial. Jacint Verdaguer Santaló, Jaume Collell Bancells i Fèlix Sardà Salvany, passaven a l'acció i es reunien al monestir amb l'abat Miquel Muntadas per tal de preparar les celebracions del mil·lenari de la fundació del cenacle benedictí, que haurien de tenir lloc els anys 1880 i 1881. Amb les celebracions esperaven, si més no, que consolidarien la recuperació del capital simbòlic del lloc com l'avantsala de la recuperació material.¹⁶ Els que havien perseguit la secularització de la muntanya iniciarien la reculada en la disputa pel control material i simbòlic del lloc, escombrats per l'embranchida que assolirien els catòlics. Hem d'insistir en el fet que la batalla per fixar el caràcter legal de la muntanya havia estat lliurada a Madrid. Des del 1875 els conservadors ostentaven la presidència del Consell de Ministres

¹⁴ BOTTI, A. (2008) *Cielo y dinero. Nacionalcatolicismo en España 1881-1975*, Alianza Editorial, p. 82.

¹⁵ La Esquella de la Torratxa ens facilita la comprensió del que acabem d'advertir, perquè «no se'ls ha ocorregut als joves catòlics anar á Montserrat, com ho feyan los antichs pelegrins, a peu y descalsos. Enemichs de la civilisació, utilizan los medis que la civilisacio'ls presta, y van á Montserrat ab carril [llavors, fins a Monistrol] y ab la carmanyola ben plena d'aquell que els àngels hi ballan, si es que no l'omplen d'aiguardent del mono». Encara el 17 de setembre publicava unes caricatures satíriques en les quals, una d'elles, hi dibuixava un tren amb els vagons carregats de mitres, que voltava Montserrat. Font: *La Esquella de la Torratxa*, 10 de setembre de 1881.

¹⁶ L'abat Muntadas, considerava que «todo el mal de esta casa viene del roce de los monjes con los seglares, que vienen con la ocasión o pretexto de visitar el Santuario» A. Muntadas, 28. Citat per MASSOT MUNTANER, J. (2012). *Els creadors del Montserrat modern. Cent anys al servei de la cultura catalana*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat, p. 34 i 41.

i havien satisfet els desitjos del bisbe Urquinaona de no vendre la muntanya de Montserrat al millor postor, quan l'afer va ser plantejat. Al mateix temps, havien obstaculitzat l'aprovació de la concessió d'un ferrocarril a cremallera que havia estat presentada el 3 de març de 1877.

Després d'unes noves eleccions el 20 d'agost de 1881 que van tornar a posar Práxedes Mateo Sagasta al torn de poder, Víctor Balaguer es va afanyar a presentar la proposició del ferrocarril a cremallera quan l'octubre es van reprendre les sessions de les Corts, que la va aprovar el 19 de novembre de 1881. Els peticionaris, Joaquim Carrera Sairol i Josep M. González Cachón, l'havien sol·licitat per a la construcció d'uns ferrocarrils que partissin de les estacions de Monistrol i Martorell i ascendissin al monestir de Montserrat. La segona línia no es consideraria objecte d'aquella autorització i es deixava per a més endavant. Tampoc s'hi contemplava la concessió de terrenys.¹⁷ Tanmateix, l'impuls que els progressistes proporcionaven a la iniciativa només era aparent, perquè hem vist que una part de la muntanya que el 1879 era de l'Estat, com a mínim la que necessitava el ferrocarril, havia canviat de mans i, aquella tardor de 1881, el titular del darrer tram a expropiar resultava ser el bisbe de Barcelona.¹⁸

Per tant, la polèmica iniciada el 1879 per la suposada decisió de l'Estat de vendre's les propietats a la muntanya de Montserrat, seguida de l'acció dels sectors carlins integristes per evitar-ne l'alienació, amb el projecte de ferrocarril en el rerefons, tindria per resultat final un canvi de titularitat en favor, precisament, dels que no volien veure-les venudes. Constatem, en la llista de propietaris de finques que haurien d'ocupar-se per a la construcció del ferrocarril cremallera, publicada al *Butlletí Oficial de la Província de Barcelona* el 18 de desembre de 1881, que l'únic propietari que afectava el tram final de la línia ja no era l'Estat, sinó el bisbe de Barcelona i, encara, el 1887, quan es va haver de

¹⁷ *Proposición de Victor Balaguer, Núm. 52, p. 1149, Apéndice segundo.* – Ley sancionada, Núm. 85, pàg 2260, apéndice cuarto. «El Congreso queda enterado de que las Secciones en su reunión de 19 de Noviembre de 1881 habían autorizado la lectura de las siguientes proposiciones de ley: Del Sr. Balaguer, autorizando á D. Joaquin Carrera y Sayrol y D. José Maria González para construir un ferro-carril de montaña sistema Riggembach desde la estación de Monistrol al Monasterio de Montserrat». En la mort del jurisconsult conservador establert a Madrid Josep Maluquer de Tirrel, el 1916, la premsa barcelonina li atribuïria l'atorgament de la concessió del ferrocarril cremallera a FMGP, el 1881. «A la influencia y perseverancia del señor Maluquer debióse el ferrocarril de cremallera de Montserrat, el primero que ha funcionado en España». *El Diluvio*, 25 de juny de 1916, p. 10.

¹⁸ Per R.O. de 15 de novembre de 1879, del Ministeri d'Hisenda, l'Estat va cedir 454,222 ha de les 1.407,70 de què es composaven els terrenys públics a la muntanya de Montserrat. No hem localitzat la publicació de la R.O. Una consulta als tècnics del BOE ens ha informat que no va publicar-se. La nostra informació prové de: ANC Fons Districte Forestal de Barcelona 490/2503 (aprofitaments forestals de la Muntanya de Montserrat).

fer efectiva la cessió del terreny a la societat del ferrocarril, ho seria Josep Deàs Villar, l'abat de Montserrat.¹⁹ El canvi de mans provocaria que la construcció del ferrocarril que el govern acabava d'autoritzar requerís de la clerecia catòlica que li concedís el pas,²⁰ la qual cosa va tenir lloc quan l'Església catalana es va convèncer que la muntanya havia estat convertida en una institució moral al servei de la recristianització de la societat. Un moviment que va passar la mà per la cara als que havien considerat que Montserrat podia esdevenir la primera Suïssa catalana, perquè l'Església, que era presentada pels seus opositors com una enemiga de la modernitat, els va demostrar que havia sabut apropiarse amb habilitat de les oportunitats que la modernitat li facilitava.

El Montserrat de Joaquim Carrera Sairol

La proposició de Joaquim Carrera Sairol²¹ i Josep M. González Cachón,²² per a la construcció d'un ferrocarril a cremallera entre l'estació de Monistrol i el monestir de Montserrat, va viure un procediment llarg i costós al Congrés dels Diputats. Però Carrera no era un home que donés el braç a tòrcer. Ell mateix es presentava com un enginyer pioner del ferrocarril, en el qual hi havia treballat des del 1846. Havia elaborat, a partir de 1855, el projecte de la línia de Mataró a Arenys de Mar i a Girona²³ i dirigit posteriorment la construcció de la secció Girona-Figueres-Portbou, que es completaria el

¹⁹ *Levante del cremallera de Montserrat*. FGC Fons FMGP [11005/02]

²⁰ L'article 2on de la Llei de Concessió declarava d'utilitat pública el ferrocarril, per la qual cosa els titulars tenien dret a l'expropiació forçosa, però resulta del tot obvi que ningú no devia voler arribar a plantejar la construcció com un conflicte obert amb l'Església. Font: *Còpia literal de la Llei de concessió del ferrocarril de muntanya de Monistrol al Monestir de Montserrat*, de 19 de juny de 1882. FGC Fons FMGP [6001/05]

²¹ Joaquim Carrera Sairol (Barcelona, 1824-1890). Carrera afirmava que havia treballat en el ferrocarril des del 1846. Assegurava ser el responsable del projecte de ferrocarril d'Arenys a Girona i, posteriorment, enginyer en cap de la construcció de la línia de Girona a la frontera francesa. Sorprenentment, només l'hem pogut documentar com a mestre de cases, després que el seu nom no apareix en les llistes de l'Escola d'Enginyers de Camins, Canals i Ports. Possiblement, una recerca més acurada en el fons de T.B.F. que es conserva a l'Arxiu Nacional de Catalunya permetria proporcionar relleu a aquesta figura (sense passar per alt que al comitè de direcció del TBF hi havia Marià Parellada Rivas que, aquest sí, era enginyer de Camins Canals i Ports). Font: elaboració pròpia.

²² No hem pogut obtenir cap mena de notícia de José Maria González Cachón. L'escriptura de fundació d'FMGP especifica que era «cesante», per tant, funcionari. Potser fos un home de palla.

²³ «El director de la construcció de la via fue, de Barcelona a Mataró, Mr. Joseph Locke, y lo fue de Mataró a Arenys D. Joaquín Carrera». Font: BALAGUER CIRERA, V. (1857). *Guia Cicerone del Camino de Hierro del Este en su primera sección de Barcelona a Arenys de Mar*. Jepús i Villegas (fcs. 1973). p. 14; Miquel Biada (fill) diria de Carrera, el març de 1862, que s'havia format per compte de la companyia del ferrocarril de Barcelona a Girona per Mataró, que presidia Manuel Gibert Sans. Font: *Diario de Barcelona*, 3 de març de 1862, p. 203.

1878.²⁴ El periodista republicà Josep Roca i Roca va voler glossar la figura des de les pàgines de *La Vanguardia* el 1892, quan Carrera feia un parell d'anys que era mort.²⁵ La perspectiva de Roca, netament favorable a la presència del ferrocarril a Montserrat mostra, per oposició, la pervivència d'actituds contràries que consideraven que destruiria el silenci poètic que havia forjat la seva mistificació. Aleshores, defensava que

no creo que la poesía sea la compañera obligada de la rusticidad. Ni el manso jumento con que antiguamente se hacía la ascensión á la montaña, puede ser, en mi concepto, el representante del sentimiento poético, ni aquellas collas sentadas alrededor de la fuente vaciando una cazuela de arroz, guisado al aire libre, para irse á dormir, una vez llegada la noche, en una cuadra hedionda ó á la sombra de un árbol, si tan grande era la concurrencia que no hubiera techado para todo el mundo, pueden constituir el único asunto de un cuadro poético que tenga las sublimes bellezas de Montserrat por fondo. Con ferrocarril y sin ferrocarril irán á Montserrat las gentes, quién para divertirse, quién para dar expansión al ánimo, quién para prosternarse devotamente á los pies de la Virgen... El aspecto de la multitud cambiará sin duda, en virtud de las mayores facilidades del viaje y de la mayor comodidad y confort que hará necesaria la aglomeración de gente; pero, no porque la locomotora cruce la montaña, no porque cien chalets busquen en cualquier rellano su emplazamiento, ha de bajar una línea la soberbia altura de los desgarrados picos, ni ha de pasar de largo y sin detenerse la blanca bruma que las corona, ni ha de perder su aspecto la vegetación silvestre que engalana todas las hondonadas. ¿Qué es hoy un tren, que serán mañana cien chalets comparados con el monte? Pequeños juguetes apenas perceptibles á la vista.

Y respecto á los visitantes ¿cómo ha de creer nadie que la comodidad que disfruten, compañera inseparable de la cultura, pueda ceder en detrimento de la poesía?

La digressió de Josep Roca ens mostra els recels que havia despertat la possibilitat d'un ferrocarril a Montserrat, des que havia estat presentat el 1877. Veurem, en capítols

²⁴ CARRERA SAIROL, JOAQUIM, *Proyecto de un ferro-carril en parte funicular á engranage desde la estación de Monistrol de la línea de Zaragoza a Pamplona y Barcelona al monasterio de Montserrat*. FGC Fons FMGP [8002/01]

²⁵ «Carrera era un hombre emprendedor, franco, vivaracho, nervioso, relampagueante. A una laboriosidad sin igual, reunía un carácter resuelto y una conversación que se iba toda en chispas. Aficionado á controvertir sobre hechos y cosas diversas y muy apegado á sus opiniones, y por ende incapaz de dejarse convencer, la salida final de todo debate por él empeñado, solía ser una apuesta.

— Va una comida en casa Justín á que es verdad lo que yo sostengo.

— Va una comida.

Y en casa Justín se solventaba la cuestión, á expensas tuyas siempre que perdía, que era muy á menudo; á expensas de su contrincante pocas veces.

[...] He dicho que me hubiera gustado oírle comentar el artículo de Suñol [sobre la inauguració del cremallera, publicat pel diari el dia anterior], no en su parte técnica, pues en esto sin duda hubiera estado de perfecto acuerdo con un tan inteligente ingeniero como Suñol, sino en punto al temor que revela el articulista de que al silbido de la locomotora se disipe como por ensalmo la misteriosa poesía que entre las breñas de Montserrat y á la sombra del templo de la Virgen tiene su albergue.

¡Cuan buenas cosas hubiera dicho Carrera con este motivo!...» En: ROCA ROCA, J. «La Semana», *La Vanguardia*, 9 d'octubre de 1892, p. 12.

posteriors i amb lletra de *Gaziel*, que també els mostraria la futura construcció del de Núria, el 1928.

La iniciativa de Carrera contenia una característica peculiar, que era la completa *Memoria descriptiva* que va incorporar al projecte. Ordinàriament, les concessions per a la construcció de ferrocarrils es tramitaven al Congrés a partir d'uns documents molt generals i, per tant poc concrets, que fossin simplement suficients per complir amb el que disposava l'article 16, capítol tercer, de la Llei de ferrocarrils, de 3 de juny de 1855. Ara bé, de resultes de la modificació del projecte original de 1877, el 1er de setembre de 1880 Carrera va presentar-ne un altre en què prescindia de la secció Martorell-Olesa-Collbató-Montserrat. Al preàmbul demanava disculpes per la profusió de detalls que, segons assegurava, els considerava necessaris per donar a conèixer un sistema de locomoció que era completament ignorat a Espanya.²⁶

Amb tota seguretat la intenció de Carrera no era només la de convèncer el govern, perquè de l'afer, rere la cortina administrativa, se n'encarregaria Víctor Balaguer.²⁷ Perseguia la justificació d'una iniciativa que requeria dels imprescindibles homes de negoci que aportessin els capitals que fessin possible la materialització d'un projecte particularment atrevit i car, i que també podem emmarcar, i ho farem més endavant, en l'espiral especuladora que vivien els mercats financers de Barcelona en aquells anys. La *Memòria*, doncs, contenia els aspectes tècnics de la construcció, però també una descripció comparada dels altres ferrocarrils de muntanya, especialment dels suïssos, que en el discurs de Carrera es convertien en tot un programa de civilització de la muntanya de Montserrat i que, quan a causa de la personalitat ditiràmica de l'autor van arribar a l'opinió pública, devien causar la profunda commoció dels sectors més conservadors que hem descrit en el capítol anterior.²⁸

La *Memòria* dedicava un centenar llarg de pàgines a la descripció de Montserrat i als motius que feien necessària la construcció del ferrocarril a cremallera, fonamentats en evidències científiques, tecnològiques, socials, mèdiques, geològiques, educatives o simbòliques de la muntanya. La descripció d'aquests elements no era gratuïta, perquè

²⁶ CARRERA SAIROL, J. (1880). *Proyecto de un ferro-carril en parte funicular á engranage desde la estación de Monistrol de la línea de Zaragoza a Pamplona y Barcelona al monasterio de Montserrat*. FGC Fons FMGP [8002/01]

²⁷ Joaquim Carrera i Víctor Balaguer entrarien en contacte l'octubre de 1881.

²⁸ Tot i que no hem trobat cap prova documental, creiem que en la polèmica desfermada el 1879 sobre la venda de Montserrat i la possibilitat que fos comprada pels estrangers s'hi amagava la notícia del projecte de Joaquim Carrera.

constituïa el grup dels que es considerava que caracteritzaven i impulsaven l'èxit cívic — i econòmic— de Suïssa.²⁹ Però si podem afirmar amb rotunditat que les descripcions montserratines les va prendre prestades, sovint literalment, de la *Guia de Montserrat y de sus cuevas*, de Víctor Balaguer, i de *Tres días en Montserrat*, de Gaietà Cornet,³⁰ el coneixement de les novetats que aportava en la *Memòria* les havia après directament «en los varios viajes que hemos practicado a la nación Suiza».³¹ Per tant, el 1880, el projecte que Joaquim Carrera donava a conèixer representava el primer intent de translació pràctica i a gran escala de l'ideal alpí en una muntanya de Catalunya.³²

Carrera iniciava la redacció del document amb una descripció dels avenços que havien fet els mitjans de comunicació terrestres, de les primeres carreteres egípcies als ferrocarrils. Quant als ferrocarrils, assegurava que els de rodes dentades eren tan antics com els altres, i que eren especialment populars als Estats Units en usos industrials, preferentment en explotacions mineres on substituïen els plans inclinats funiculars per salvar grans desnivells.³³ Però que fins que no se'n va construir un, en un lloc concret i en un moment determinat, en la Suïssa de la *Belle époque*, assegurava que no havien esdevingut ferrocarrils de muntanya (*Die bergbahn*). O dit a la manera de Carrera,

en Europa este sistema era poco conocido y no hace mucho tiempo que aún era considerado como una excentricidad americana y por lo tanto no se le daba ninguna clase de importancia, hasta que el Sr. Nicolás Riggembach, ingeniero suizo, después de una

²⁹ TISSOT, L. (2011). «From Alpine tourism to the “Alpinization» of tourism”, *Tourism beyond the nation: A transnational approach to european tourism history*. Ed. G.E. Zuelow, Ashgate, p. 59-78.

³⁰ La presència de Víctor Balaguer i Gaietà Cornet en les descripcions de Montserrat de Joaquim Carrera:

Tres días en Montserrat. Gaietà Cornet

Efectivamente, ni en las lomas más descarnadas, hay hueco ó resquicio que no produzca su árbol ó arbusto, su yerba ó su liquen musgoso. Allí donde puede desarrollarse la vegetación crecen espontáneas, según el sitio, más de doscientas especies de plantas. [...] pàg 14

Guia de Montserrat y de sus Cuevas. V. Balaguer

La boca de estas Cuevas està por la parte de Collbató y la forma un agujero casi ovalado, agujero que seria ciertamente muy ancho y espacioso [...] Hay una puerta cerrada con una reja de hierro...

Memòria, Joaquim Carrera

En las lomas más descarnadas hay hueco ó resquicio que no produzca su árbol ó arbusto, su yedra ó su liquen musgosos, y allí donde puede desarrollarse la vegetación crecen espontáneas, según el paratge, más de cuatrocientas especies de plantas [...] pàg 122

Memòria, Joaquim Carrera

La boca de estas cuevas es de forma ovalada y lo que hoy es una puerta con su reja de hierro, eran antes dos informes agujeros.

³¹ CARRERA SAIROL, J., *Proyecto...* (s/p) FGC Fons FMGP [8002/01]

³² La data de 1880 tampoc no es gratuïta, perquè som en els anys gresol de l'excursionisme i de la fixació de la muntanya de Catalunya. Sobre aquest particular vegeu ROMA CASANOVA, F. (2004). *Del Paradís a la Nació. La muntanya a Catalunya. Segles XV-XX*. Cossetània, 2004.

³³ Sorprenentment, el 1927 Santiago Rubió i Tudurí desplegaria una argumentació idèntica, però en el seu cas per criticar la solució tècnica dels ferrocarrils a cremallera, pel fet que tenia interessos dipositats en la construcció d'un funicular entre Queralbs i el Santuari de Núria. En: RUBIÓ I TUDURÍ, S. (1927). «Ferrocarriils de muntanya», *Ciència, Revista Catalana de Ciencia i Tecnologia*, p. 458-480.

serie de asiduos estudios, logró perfeccionar este sistema y lo planteó en su país natal, la hermosa Suiza.³⁴

El model que l'enginyer barceloní proposaria per a Montserrat no seria un altre que el de les dues línies que ascendien al Rigi-Kulm, des del maig de 1871. La identificació ens resulta completa quan recordem que en la sol·licitud original al govern, de la qual hem parlat anteriorment, havia proposat també, com en l'exemple suís, dos punts de partida —Martorell i Monistrol, els enllaços amb les línies de Tarragona i de Saragossa— per assolir el punt culminant, el monestir de Montserrat.³⁵ Amb tot, la característica topogràfica del lloc que havia d'acollir el seu projecte provocaria que la solució tècnica no fos la dels ferrocarrils del Rigi, sinó la que havia estat triada el 1875 per al ferrocarril que unia la ciutat de Zurich amb l'Hotel Uetliberg, mixta d'adherència i cremallera. Però aquest resultava un detall menor del qual podem servir-nos-en per entendre millor el que perseguia Carrera: que la construcció del ferrocarril havia de servir no només per disposar d'un nou mitjà d'accés, sinó per posar les muntanyes de Catalunya, emmirallades en Montserrat, al mateix nivell que les de Suïssa, perquè

hemos recorrido y estudiado con alguna detención el monte Righi en Suiza y podemos asegurar que nuestra montaña de Montserrat reúne tantos sino más atractivos que aquel monte; únicamente falta á esta última un rápido, cómodo y seguro medio de efectuar la ascensión; y lo confortable para las personas acostumbradas a vivir con comodidad y alguna ostentación.³⁶

Carrera es referia, i ho aclareix en els paràgrafs posteriors, a la presència d'hotels al cim de la muntanya del Rigi que, per a ell, a diferència de Montserrat, era una muntanya que no tenia

nada de especial que la caracterize; no es más que un elevado monte que sirve de mirador para disfrutar desde su cima de un magnífico panorama mientras que en Montserrat también se disfruta de lo mismo y además sirve de recreo, de salubridad y veneración.³⁷

³⁴ CARRERA SAIROL, J., *Proyecto...* (s/p) FGC Fons FMGP [8002/01]

³⁵ «[...] y para no ser difusos nos concretaremos á describir únicamente las dos que existen en el Righi, la primera que arranca de Viznau, y la otra que parte de Arth, por ser estas dos líneas las que nos han servido de norma para el proyecto que nos ocupa» CARRERA SAIROL, J., *Proyecto...* (s/p) FGC Fons FMGP [8002/01]

³⁶ *Ibid.* (s/p)

³⁷ *Ibid.* (s/p)

Com es pot observar la *Memoria* de Carrera anava més enllà del fet estrictament ferroviari i introduïa la necessitat de disposar d'allotjaments confortables per als turistes. Uns turistes —identificarà gairebé sempre els futurs viatgers del tren i els visitants de Montserrat per *turistas*, i només en algunes ocasions per *romeros* o *excursionistas*— que de la mateixa manera que al Rigi «tienen por único objeto presenciar la salida del sol desde el kiosko construido al efecto en la cumbre del monte, ver desde allí los Alpes, los lagos y una grande extensión de territorio que presenta un efecto admirable», des del cim de Sant Jeroni també veurien sortir el sol i, si bé no hi veurien els llacs ni els Alps, hi veurien el Pirineu i la mar Mediterrània i en dies clars, l'illa de Mallorca. Un panorama «tanto o más grandioso que el que se divisa desde la cumbre del Righi».^{38 i 39}

Per acabar d'emmotllar Montserrat en la matriu Suïssa l'enginyer contemplava la concessió per part de l'Estat d'una extensió considerable del terreny que circumdava la Creu de Sant Miquel —segons les guies editades per Balaguer i Cornet, Sant Miquel havia estat aixecada sobre un pretèrit temple pagà dedicat a Venus— en el qual hi preveia la construcció d'un hotel, un col·legi, un quiosc i un observatori astronòmic, «y en una palabra, todo cuanto existe de útil dentro del límite de la buena educación y conservando siempre el mismo carácter religioso que hoy presenta».⁴⁰ Perquè la construcció del ferrocarril no només hi aportaria més turistes⁴¹ sinó que, amb un capteniment molt liberal, introduiria en aquella muntanya la intel·ligència de l'home, la convertiria en «precioso centro de enseñanza, de recreo, de salubridad y de devoción» que no només afavoriria el lloc concret, sinó la totalitat de la nació.⁴² Per a Carrera Sairol la ciència i la religió no

³⁸ *Ibid.* (s/p)

³⁹ Carrera no farà servir mai el terme *paisaje*, perquè encara no havia estat introduït en la llengua castellana, ni catalana, sinó que per referir-se'n utilitzarà uns altres com *espectáculo*, *punto de vista* o, sobretot, *panorama*, com en l'exemple que extraiem de la *Memoria*: «Situado el espectador en aquel pico [Sant Jeroni], disfruta de preciosas vistas, [...] y como quien dice Cataluña bajo sus pies; todo lo cual en conjunto forma un grandioso y sorprendente panorama». CARRERA SAIROL, J., *Proyecto...* (s/p) FGC Fons FMGP [8002/01].

⁴⁰ «El Montserrat no es una montaña ignorada, al contrario su historia es conocida de los españoles y de los extranjeros però que si se hallara emplazada en otra nación sería la admiración del Mundo pues en ella existirían buenos colegios con que educar y robustecer la juventud, casas de convalecencia, de recreo, grandes hoteles». CARRERA SAIROL, J., *Proyecto...* (s/p) FGC Fons FMGP [8002/01].

⁴¹ Carrera explica en la *Memòria* que durant tres anys havia estudiat el flux turístic a Montserrat en companyia del pare Miguel González, majordom de la comunitat montserratina. Havien arribat a la conclusió que la muntanya la visitaven 300.000 persones cada any, una xifra que considerem exagerada, pel fet que hem localitzat més exageracions en el treball de Carrera, quan modificava les dades que prenia de la guia de Gaietà Cornet, per engrèixar-les. CARRERA SAIROL, J., *Proyecto...* (s/p) FGC Fons FMGP [8002/01].

⁴² Conseqüent amb els arguments que proposava conclouïa que «en el espíritu de investigación que hoy es general en todos los países, en la facilidad que ofrecen los viajes se puede confiar en que cuando sean conocidas á la vez las maravillas que hay que admirar en la montaña de Montserrat, el estímulo que ejercerá

resultaven incompatibles. L'afirmació «el estímulo que ejercerá la devoción á tan antiquísimo santuario y la seguridad de hacer el viaje con regularidad y conveniència» no era retòrica perquè ell mateix afirmaria que per a l'estudi de la freqüentació de visitants a Montserrat havia comptat en tot moment amb la col·laboració de l'apostador del monestir, Miguel González⁴³. Per tant, la comunitat monàstica estava al corrent del projecte i les paraules de Carrera ens fan pensar que no s'hi oposava.

Finalment, el 19 novembre de 1881, quan l'Estat va autoritzar Carrera, Macaya i Carbonell perquè tiessin endavant el projecte de construcció del ferrocarril a cremallera de l'estació de Monistrol al monestir de Montserrat, la muntanya havia passat a mans del bisbe de Barcelona. I no va ser fins després d'aquest canvi radical en la propietat que no es va constituir una societat per accions amb l'objectiu de fer realitat, exclusivament, el ferrocarril. Els topants que havia trobat Carrera no eren tan diferents dels que trobarien els seus successors d'FMGP, a Núria quaranta anys després.

Els primers promotors d'FMGP. Embranchada i reculada d'una empresa prototípica de la Febre d'Or

Joaquim Carrera Sairol s'havia associat amb José M. González Cachón el 24 d'abril de 1877. Havien signat un contracte privat segons el qual el segon satisfia al primer tres-cents cinquanta duros en concepte d'indemnització pels treballs que havia dut a terme fins aquella data, relacionats amb el projecte de construcció d'un ferrocarril a cremallera, sistema Riggerbach, a la muntanya de Montserrat. Així mateix, assumia les despeses que originés el projecte fins a la concreció final. Més endavant, el 4 de gener de 1881, González va decidir sortir del negoci a canvi del cobrament de 19.950 pessetes, que li serien pagades en dos terminis per Josep Carbonell Brugués i Romà Macaya Gibert,

la devoción á tan antiquísimo santuario y la seguridad de hacer el viaje con regularidad y conveniencia, con certeza de hallar cómoda y económica estancia para todas las posibilidades desde el pobre peregrino al opulento magnate, la montaña de Montserrat será la más visitada de Europa por que no tendrá competencia por la industria del hombre como la tiene por la naturaleza» Font: CARRERA SAIROL, J., *Proyecto...* (s/p) FGC Fons FMGP [8002/01].

⁴³ Ens crida l'atenció, especialment, que l'estudi l'emprengués amb un personatge rellevant de la comunitat benedictina a Montserrat. El pare Miguel González, apostador del Monestir, hauria mort el 10 de gener de 1878 la qual cosa retrotrauria els inicis del projecte de Carrera al 1875. Font: Arxiu de Montserrat, *Llibre de difunts*; Carrera explicaria la relació amb González a: CARRERA SAIROL, J. (1882) «Proyecto de ferrocarril de fuertes pendientes de la estación de Monistrol en la línea de Zaragoza a Barcelona al Monasterio de Monserrat». *Revista de Obras Públicas*. 1882, 30, Tomo I (22): 249-256; 1882, 30, Tomo I (23). p. 265-275; 1882, 30, Tomo I (24). p. 281-288

que passaven, a partir de llavors, a associar-se amb Joaquim Carrera que aportava el projecte, que havia enllestit el 1880.⁴⁴

Seria aquell any i no abans que Joaquim Carrera entraria en contacte amb Víctor Balaguer. El 16 d'octubre de 1881, tot just inaugurada la legislatura, l'enginyer escriuria al polític perquè aconseguís del govern l'autorització immediata de les obres, com hem vist que efectivament va fer.⁴⁵ Carrera recorria a Balaguer no només perquè en la nova legislatura progressista havia esdevingut vicepresident del Congrés dels Diputats, sinó perquè la novetat s'aplicaria per primera vegada i amb preferència a Catalunya i, encara més, «en un punto tan admirable como es el Montserrat, de cuyo monte ha sido y es Vd. tan entusiasta como el que tiene el gusto de dirigirle esta proposición».⁴⁶

Amb l'afer ben travat, el 31 de desembre de 1881 es va constituir a Barcelona la societat Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes (FMGP), promoguda per Carrera, Carbonell i Macaya. El capital inicial era de 5.000.000 de pessetes, distribuït en 20.000 accions de 250 pessetes cadascuna.⁴⁷ La presidència va ser oferta a Víctor Balaguer. Els membres del Consell d'Administració van deixar escrit, en l'acta de la primera sessió, que atorgaven «un cumplido voto de gracias al Excmo. Sr. D. Victor Balaguer por lo mucho que se ha desvelado en pro de los intereses de la Sociedad, asistiéndole con su valioso apoyo».⁴⁸ Més enllà d'una presidència que es devia a l'ascendència política que havia assolit *Lo trovador de Montserrat*, la vicepresidència de la societat va ocupar-la Leonci Sanmartí Busquets i, Josep Carbonell Brugués, Romà Macaya Gibert, Joaquim Carrera Sairol, Joan Baptista Morera Bargalló, Carles Reiffenscheid Gameau, Conrad

⁴⁴ *Elevació a escriptura pública d'un document privat signat per Joaquim Carrera Sairol, Romà Macaya Gibert i Josep Carbonell Brugués, el 4 de gener de 1881, davant el notari Adrià Margarit, el 13 d'abril de 1882.* FGC Fons FMGP [6001/05]

⁴⁵ En aquest sentit sol·licitava que «a fin de ganar tiempo y poder preparar todo lo necesario para la rápida construcción de esta línea férrea especial y de nuevo sistema en nuestra querida Patria, desearía de su amabilidad, si es de su agrado, que se encargara Vd. de presentar al Congreso un proyecto de ley para obtener más pronto la concesión solicitada para la cual no pedimos subvención alguna del Estado.» Tot i que Carrera iniciava la carta amb un amical «Muy señor mio y antiguo compañero», suggeria a Balaguer que confirmés la solvència de la proposta amb «el distinguido abogado» Leonci Sanmartí, «quien enterará a VD, de todo cuanto al referido asunto concierne». Font: MBVB. Fons Epistolari de Víctor Balaguer, 8101724.

⁴⁶ MBVB. Fons Epistolari de Víctor Balaguer, 8101724.

⁴⁷ Sobre l'autorització a la Societat per emprendre les obres, la premsa satírica també va voler dir-hi la seva: «S'ha autorisat la construcció de un ferro-carril de cremallera, des de Monistrol fins a Montserrat. Ja era hora de que'l xiulet de la civilisació arribés fins a dalt d'aquell monestir. Los pelegrins s'estalviaran la pujada a peu... y en lo reconet d'algun cotxe, podran passar lo rosari ab més comoditat. Lo de la cremallera no farà cremar més que als frares. —La civilisació s'enfila aquí dalt, diran: això és una cremallera!». Font: *La Esquella de la Torratxa*, 24 de desembre de 1881, p. 3.

⁴⁸ *Llibre d'Actes del Consell d'Administració.* Sessió de 8 de gener de 1882. FGC Fons FMGP [9008/02]

Moner Carbonell, Pere Garriga Nogués i Joaquim Marín Carbonell⁴⁹, ocuparien les vocalies. Emili Rovira va ser designat administrador i Manel Ramon, secretari. Víctor Balaguer ocuparia el seu lloc en la sessió fundacional extraordinària. Mai més no tornaria a presidir el Consell. La societat seria dirigida per una comissió directiva que formarien Carrera, Carbonell i Macaya (Taula 1).

Taula 1. Primer Consell d'Administració d'FMGP, 31 de desembre de 1881.

President	Víctor Balaguer Cirera
Directors	Josep Carbonell Brugués Joaquim Carrera Sairol Romà Macaya Gibert
Vicepresident	Leonci Sanmartí Busquets
Vocals	Joan Baptista Bargalló Morera Joaquim Marín Carbonell Carles Reiffenscheid Gameau Conrad Moner Carbonell Pere Garriga Nogués
Suplents	Lluís Macaya Gibert Joaquim Carrera Compte Pedro Diz Romero
Secretari	Manel Ramon (substituint per Salvador Carrera Sairol el 6 de juny de 1882)
Administrador	Emili Rovira

Font: *Bulletí Oficial de la Província de Barcelona*, 31 de desembre de 1881.

El 3 de gener de 1882 la Societat va organitzar un banquet. Els amfitrions de la festa van ser els concessionaris de la línia, Romà Macaya, Josep Carbonell i Joaquim Carrera. La presidència de la taula la va ocupar Víctor Balaguer, al qual acompanyaven els diputats a Corts Teodor Baró Sureda, Fèlix Macià Bonaplata i Joaquim Marín Carbonell. Marín també era vocal al Consell d'Administració d'FMGP. El capità general de Catalunya va excusar la seva presència. Quan els va tocar parlar, Josep Carbonell va rememorar la valuosa contribució de Víctor Balaguer.⁵⁰ El polític va respondre l'accionista i promotor de la Societat. Va demanar que en els agraïments fossin inclosos el president del Consell de Ministres i líder del partit liberal, Pràxedes Mateo Sagasta, i el ministre de Fomento, José Luís Albareda Sezde. Però Balaguer va fer una passa

⁴⁹ Joaquim Marín Carbonell era diputat a Corts i molt pròxim a Víctor Balaguer, segons es desprèn de la correspondència que mantenien, i que es conserva a la Biblioteca Museu Víctor Balaguer (MBVB).

⁵⁰ Per a Sanmartí, «la historia del ferro-carril próximo á ser una realidad, las vicisitudes porque ha pasado el proyecto, las oposiciones que en su curso ha encontrado, y el valioso apoyo, en cambio, que halló luego en los representantes de la nación que tenía á su lado, de entre ellos, y en primer término, por lo que toca al Congreso, en su primer vicepresidente señor Balaguer, y en el senador señor [José] Herreros de Tejada [Castillejo]» Font: *El Diluvio*, 5 de gener de 1882 (tarda). p. 155

endavant per transmetre la seva particular visió política.⁵¹ Després de brindar pel Rei i per les Corts, va fer-ho per

la libertad tal como la he entendido y como la continuaré practicando y defendiendo mientras aliente; por Cataluña que es mi familia, como España es mi patria. Brindo, añadió, por la primera peregrina de los modernos tiempos que emprenda su romería al monasterio; por la primera locomotora que suba a Montserrat.⁵²

La primera decisió ferma que va prendre FMGP, el 8 de gener de 1882, va ser la d'activar immediatament els treballs de construcció de la línia de ferrocarril, segons el projecte de Joaquim Carrera que havia estat autoritzat per l'Estat el 19 de novembre de 1881. El ferrocarril consistia en una línia de 7.500 metres de longitud que havia d'unir l'estació de Monistrol, a la línia del ferrocarril de NORTE, amb el monestir de Montserrat. La concessió definitiva els va ser concedida el juliol del mateix any i el pressupost total de la construcció ascendia a gairebé quatre milions de pessetes (Taula 2).

⁵¹ Per a Josep M. Fradera «el ejemplo más alto de esta recuperación liberal y presentista del pasado catalán se encuentra, sin duda, en la actividad política y cultural de Victor Balaguer, con su esfuerzo por fundir una mitificada libertad medieval con el proyecto liberal de su tiempo». En: FRADERA BARCELÓ, J.M. (1999). «El proyecto liberal catalán y los imperativos del doble patriotismo». *Ayer. Núm 35*, p. 95.

⁵² També eren presents, entre d'altres que no cita, els liberals o radicals Feliciano Herreros de Tejada, Joan Roca i Roca, Muro, Bohigas, Fèlix Macià i Bonaplata, Pascual, Antoni Feliu i Codina, Adroer, Marín, Oliveres, Tobella, Jáurnandreu, Baró, Carrera, Fontrodona, Macaya. Font: *El Diluvio*, 5 de gener de 1882 (tarda). p. 155; *La Esquella de la Torratxa* no va deixar escapar l'oportunitat de fer-ne la contra crònica: «Dimars passat, gran dinar per l'inauguració de una idea que aviat serà un'obra bona. Se tracta del ferro-carril de Montserrat, es á dir de un ferro-carril de nou sistema, que aixís com los demás ván á péu plá, aquest s'enfilará montanya amunt com los caragols, però depressa com un'aguila. Res, un nou invent de un alemany, que com tots los paisans de'n Bismarck, déu ser de la pell del dimoni. Ja era hora de que ab lo grinyol de l'orga s'hi barrejés lo xiulet de la locomotora, y ab los núvols de incens, lo fum del vapor. Los brindis ván ser eloqüents y entusiastas, Calculin que presidia la taula Lo trovador de Montserrat qu'en aquesta ocasió ha trobat la presidència del Concell d'Administració, de lo que no podem ménos que alegrarnose'n. Francament, més val ell, que un frare. Va brindarse perquè dalt del Montserrat s'hi edificqués un Palacio per los invàlids del treball. Va brindarse perquè aquell santuari que conta tants anys de servey, tinga sisquera'l mateix confort que'l de Lourdes que'n conta menos. Y fins vá haberhi qui va fer vots perquè la locomotora no's quedi davant del monastir, sinó que puji dalt de Sant Jeroni, perquè puga dirse: —La religió vá quedarse a mitja montanya; però la ciència escal'l cim més alt. Y are no duptin ni un moment de que tots aquests desitjos han de complirse; hi ha los estudis fets, los capitals a punt y l'autorització de las Corts en tota regla. Pelegrins y pelegrines: are si que podré pujar descalsos la montanya. S'enten: dintre dels wagons. Y á l'hivern vos hi posaran caloríferos.». Font: *La Esquella de la Torratxa*, 7 de gener de 1882, p. 2.

Taula 2. Pressupost general de la línia, consignat en la *Memoria del proyecto* de Joaquim Carrera Sairol (1880).

Descripció	Import, en pessetes
Expropiacions	38.925,13
Esplanacions	1.014.288,06
Obres de fàbrica	435.632,09
Murs de sosteniment	155.962,64
Túnels	393.647,25
Estacions i taller, inclòs el dipòsit de material	155.839,72
Casetes de guarda via	17.305,13
Material fix. Via	510.427,40
Material fix. Material d'estacions	60.870,00
Passos a nivell, desviacions de camins, rius, sèquies, etc.	16.326,00
Material mòbil	627.400,00
Accessoris generals	8.430,00
Telègraf elèctric	6.882,00
Imprevistos, despeses d'administració, direcció, benefici industrial i interessos del capital	413.290,31
TOTAL	3.958.225,73

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [8002/01]

Hem d'observar que el període que separa la primera formulació del projecte de ferrocarril per part de Joaquim Carrera, el 1877, i la fundació de la societat d'FMGP, el gener de 1882, va tenir unes característiques excepcionals per alguns motius que van condicionar l'oportunitat del negoci i que convé exposar: la connexió ferroviària amb França, la política expansiva de la principal companyia ferroviària catalana, la TBF (Tarragona-Barcelona-França), i la revolada especulativa del mercat financer barceloní, la qual coneixem no només pels estudis que li ha dedicat la històriografia econòmica, sinó perquè seria reflectida per l'escriptor Narcís Oller en la novel·la *La Febre d'Or*.

La connexió ferroviària internacional amb França va ser oberta el 1878. Una data certament tardana si es compara amb la de la posada en servei de la primera línia peninsular, entre Barcelona i Mataró, el 1848. Carrera afirmava haver tingut relació amb totes dues efemèrides. Per tant, amb les expectatives de negoci, també turístic, que devien despertar. Per a l'enginyer la connexió posava Montserrat definitivament en una circumstància similar a la del Rigi, perquè havia observat que el fonament del negoci suís, pel que fa al turisme de muntanya, no el constituïa el moviment dels nadius, sinó el doll nombrós de turistes internacionals que es desplaçava al país alpí a través de la xarxa europea de ferrocarrils. Ara bé, com ha demostrat Pere Pascual Domènech, per al període

1878-1885, la connexió ferroviària amb la xarxa francesa «no comportà un augment quantitativament rellevant de passatgers d'alta capacitat adquisitiva».⁵³

Un altre factor que podia condicionar les expectatives dels promotors d'FMGP el constituïa la política expansiva de les grans companyies ferroviàries, en aquells anys, i que Carrera coneixia bé. A grans trets, el panorama empresarial de la xarxa catalana de ferrocarrils, en via ampla, havia quedat reduït a dues grans empreses, la del Barcelona-Saragossa-Altasu (ZPB) (que el 1878 seria absorbida per NORTE) i la del TBF, que era el resultat de la fusió i absorció del mosaic de companyies, impulsades pel capital català, que havien construït diferents línies des de o amb destinació a Barcelona. En aquells anys totes elles es trobaven en una conjuntura de franca expansió dels tràfics, la qual cosa es va veure acompanyada de quantioses inversions en les instal·lacions fixes, el material mòbil i en la millora de les condicions de treball que, en el cas del TBF, es va defensar des de la perspectiva de les noves oportunitats de negoci que havia de proporcionar la connexió amb França. Com no podia ser d'una altra manera les companyies van acudir al crèdit per finançar les grans necessitats de capital a què els obligaven les quantioses inversions que feien, que els inversors van subscriure amb confiança i alegria. Pere Pascual assegura que «els beneficis bruts obtinguts per l'empresa [TBF] van experimentar una acusada tendència alcista entre 1878 i 1883 —en concordança amb la forta expansió del tràfic— i van recular durant el trienni 1884-1886 per efecte de la conjuntura depressiva de l'època».⁵⁴

Els dos escenaris que acabem d'esbossar ens permeten introduir-nos en el tercer, que els serveix de context, el d'una gran especulació financera que era el que, fonamentalment, movia aquell grup d'homes «*del comercio*» que es van aplegar per a la fundació d'FMGP.⁵⁵ Des de 1874 el creixement del crèdit a Catalunya havia estat molt elevat. Les causes del fenomen són complexes però la crítica historiogràfica les situen en la implantació a Barcelona de la sucursal del *Banco de España* i en la posterior apertura de nombroses cases de crèdit arreu de Catalunya. Només entre 1881 i 1882 van fundar-

⁵³ Pere Pascual ha observat que l'increment en la venda de bitllets va tenir lloc, preferentment, entre els de tercera classe i en recorreguts curts, al voltant de la ciutat de Barcelona. PASCUAL DOMÈNECH, P. (2016). *El ferrocarril a Catalunya (1848-1935). Una història de la seva explotació. Vol II*. EUMO, 2016, p. 21.

⁵⁴ PASCUAL DOMÈNECH, P. (2016). *El ferrocarril a Catalunya...* p. 69.

⁵⁵ L'escriptor Narcís Oller va dibuixar magistralment el moment: «En Gil Foix repassava fets en sa última carrera, el cor li batejava de goig veient el bon peu amb què marxava a obtenir aquella fortuna i aquell nom. El dia que es veïé amb sis mil duros, aspirà a deu mil. Quan arribà a posseir-los aspirà a deu mil més. Avui, que ja els tenia somiava els cinquanta mil.» En: OLLER MORAGAS, N. (1890, 3a ed.1955). *La febre d'Or*. Editorial Selecta, p. 31.

se al país 18 bancs. Però el febrer de 1882 la bombolla va esclatar i va arrossegar a la fallida bancs i empreses i va sumir-ne les sobrevivents en una crisi profunda. Una recerca de Martín Rodríguez Alharilla sobre la Compañía Catalana de Vapores Transatlánticos (*Catalana de vapores*) posa en relació els vincles dels fundadors d'FMGP amb el context que descrivim. La seva investigació ens revela que cinc dels set membres del Consell d'Administració fundacional d'FMGP havien participat, l'octubre de 1881, en la constitució de la *Catalana de vapores* (Taula 3).⁵⁶

Taula 3. Consellers a FMGP i a la Catalana de Vapores. Desembre de 1881.

FMGP (8 de gener de 1882)	<i>Catalana de Vapores</i> (octubre 1881)
Víctor Balaguer Cirera, president	J. B. Bargalló Morera, president
Leonci Sanmartí Busquets, vocal	A Morera Colom
J. Carbonell Brugués	J. Carbonell Brugués
Romà Macaya Gibert	R, Macaya Gibert
Joaquim Carrera Sairol	E. P. Torrents
J.B. Bargalló Morera	V. Casas Bley
Carles Reiffenscheid	Carles Reiffenscheid
J. Marin Carbonell	J. C. Morera Martínez
P. Garriga Nogués	Leonci Sanmartí Busquets
C. Moner Carbonell	M. Roca Fiter
	J. Rossich Escofet
	P. Garriga Nogués

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [8002/01] i de Rodríguez, 2015.

Com afirma Rodríguez, alguns d'ells s'hi havien introduït sense cap experiència ni coneixements previs aparents en la indústria de la navegació. Tampoc els tenien en la ferroviària, excepte Carrera, és clar, atès que els noms dels altres promotors del cremallera no apareixen en les llistes de principals accionistes de les companyies de ferrocarrils que ha proporcionat Pere Pascual.⁵⁷ El capital amb què havia estat fundada la *Catalana de Vapores* va ser de 5.000.000 de pessetes, el mateix que FMGP. Els accionistes de la naviliera van rebre bons beneficis tot i que cap al 1885 l'empresa va viure un sotrac que la va dur a un canvi de nom, d'accionariat i a una reducció de capital. Com a conseqüència desapareixerien del Consell d'Administració de la *Catalana* tots els homes que també eren a FMGP. En sortirien Romà Macaya, Leonci Sanmartí, Josep Carbonell, Carles

⁵⁶ RODRÍGUEZ ALHARILLA, M. (2015). «El origen de la Casa de Vapores fue una fragata de vela: De J. Julià e Hijo a la Sociedad Anónima de Navegación Transatlántica (1876-1906)», *Barcelona Quaderns d'Història*, 22, p. 161.

⁵⁷ PASCUAL DOMÈNECH, P. (2016). *El ferrocarril a Catalunya...*

Reiffenscheid i Pere Garriga Nogués.⁵⁸ Com en uns vasos comunicants, Joan Baptista Morera també abandonaria la ferroviària.

No disposem de gaires notícies dels homes que van formar part dels primers consells d'administració d'FMGP. A través de les informacions que d'ells van recollir els protocols notarials relatius a la fundació de la societat, o les que hem recopilat en la premsa periòdica, coneixem que tots eren *propietarios* i del *comercio* de la ciutat. Cap industrial, doncs. Leonci Sanmartí era cunyat de Romà Macaya i afegirà una carrera professional en l'advocacia. Ambdós tindran un paper especialment rellevant en l'organització de la futura Exposició Universal de 1888.⁵⁹ Carles Reiffenscheid va abandonar el Consell el novembre de 1883 quan va decidir, suposem que per causa de la crisi, marxar de la ciutat de Barcelona.⁶⁰ Josep Carbonell Brugués havia estat amb Macaya un dels promotors d'FMGP i, també, de la *Catalana de Vapores*. El desembre de 1881 havia fundat el Banco General de Madrid sota els auspicis del Banco de Cataluña, del qual havia estat soci fundador,⁶¹ després que va adquirir 1.374.375 pessetes (10.995 accions) del capital d'aquella entitat.⁶² Joan Baptista Bargalló Morera va protagonitzar a la *Catalana de Vapores* un afer especulatiu molt a to amb l'ambient d'aquell moment, que ha descrit Martín Rodríguez.⁶³ Gairebé res hem pogut obtenir dels altres membres del Consell. Aquells homes, així com els valors amb què especulaven, van anar uns a l'alça i uns altres a la baixa. A la baixa aniria Bargalló Morera, que es veuria relacionat amb diferents plets sense fi per la gestió que havia dut a terme a la *Casa de Vapores*. Contràriament, Macaya Gibert ascendiria notablement per la seva participació en altres

⁵⁸ RODRÍGUEZ ALHARILLA, M. (2015). «El origen de la Casa de Vapores fue una fragata de vela: De J. Julià e Hijo a la Sociedad Anónima de Navegación Transatlántica (1876-1906)», *Barcelona Quaderns d'Història*, 22, p. 163.

⁵⁹ «a quien debe llamarse [a Macaya] el precursor de la Exposición, pues fue él quien aprontó al Señor Serrano de Casanova, primer concesionario, las cantidades necesarias para la adquisición de los indispensables materiales y los primeros trabajos, hasta que se encargó el Ayuntamiento de la realización definitiva del gran certamen internacional, viendo por algunos momentos seriamente comprometidos, el señor Macaya, por las dificultades económicas con que luchaba el primitivo concesionario». *El Diluvio*, 17 de maig de 1924, p. 24.

⁶⁰ *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 22 de novembre de 1883. FGC Fons FMGP [9008/02]

⁶¹ *Diario de Barcelona*, edició de desembre de 1881; *La Publicidad. Eco de la Industria y del Comercio*, 21 d'abril de 1881, p. 3

⁶² «Muy pronto quedará constituida en esta corte una importantísima sociedad de crédito con el capital de cuarenta millones de duros y el título de Banco de Madrid. Esta sociedad, fundada bajo los auspicios del Banco de Cataluña, y respetadísimas casas del extranjero, cuenta en su consejo de administración con hombres públicos distinguidos y acreditados banqueros. Los comités de Barcelona y de París los formarán personas muy respetables. Los estatutos responden á las necesidades de la época.» *La correspondencia de España*, 15 de desembre de 1881, p. 2.

⁶³ RODRÍGUEZ ALHARILLA, M. (2015). «El origen de la Casa de Vapores...», p. 1X

negocis que devien estar menys exposats a la crisi, la qual cosa contribuiria a la consolidació de les societats en què participava, a la incorporació de socis solvents a FMGP i, fins i tot, a l'establiment de bones relacions amb la Corona.

El cas és que el dia dos d'agost de 1882 va tenir lloc la solemne inauguració de les obres del ferrocarril, «habiéndose resuelto prescindir de toda ostentación y no invitar más que a las personas que en rigor debían».⁶⁴ Víctor Balaguer va ser convidat, repetidament es va sol·licitar la seva assistència, però el polític no hi va assistir. Per poder iniciar les obres de construcció el Consell havia demanat als accionistes un primer desemborsament del 25% del capital accions. L'ambient econòmic general devia anar tant a la baixa que la crida per al desemborsament va haver-se de repetir el 25 de setembre, sense èxit, i encara una tercera vegada, el 24 de novembre.⁶⁵

De resultes de les connexions de Josep Carbonell FMGP havia confiat les seves operacions de tresoreria al Banco de Cataluña. L'entitat també es trobava amb problemes greus. El banc havia estat fundat el 18 d'abril de 1881. El capital inicial era de 40 milions de pessetes. El 14 de novembre seria augmentat a 100 milions, representat per 200.000 accions de 500 pessetes. El presidia Ramon de Sentmenat i Despujols, Marquès de Ciutadilla i el Marquès de Samà, que feien de ganxo.⁶⁶ L'entitat s'havia involucrat en diferents operacions de crèdit, també amb empreses ferroviàries, que havien resultat en un fracàs. Com hem advertit, Josep Carbonell Brugués estava íntimament relacionat amb aquesta entitat, per a la qual havia establert una sucursal a Madrid.

La incapacitat del Consell d'Administració per aconseguir els diners necessaris per iniciar les obres, el novembre de 1882, hem de relacionar-la amb la crisi de l'entitat financera. La falta de diners va fer que la Societat trontollés. Tot i les bones intencions dels consellers es va veure abocada a l'estancament, incapaç d'arrencar les obres de construcció del ferrocarril. El 13 d'abril de 1883 el comitè directiu proposaria una primera i radical solució, similar a la que duien a terme moltes societats en aquells dies, que

⁶⁴ Les circumstàncies econòmiques del mercat devien desaconsellar qualsevol excés de protagonisme. *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 31 de juliol de 1882. FGC Fons FMGP [9008/02]

⁶⁵ En l'acta de la sessió del Consell va consignar-se que «no puede por menos que llamar la atención la circunstancia de ser considerablemente menor el número de acciones presentadas á verificar este pago que el de las acciones suscritas en el acto de creación y constitución de la Sociedad por los Sres. fundadores de la misma, añadiendo [el vicepresidente, Leonci Sanmartí] que esto no podía suceder.» Font: *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 24 de novembre de 1882. FGC Fons FMGP [9008/02]

⁶⁶ Els secundaven Manuel Martorell Peña, Toribi Duran Garrigolas, Joan Coma Xipell, Pelegrí Pomés Bordas, Isidre Gassol Civit, Josep Sert Ruiz, Pere Bresca Urrutia, Salvador Ferrer Martí, Cosme Regàs Pumpido, Ramon Comas Cañas i Bartolomé Mitjans Murlans, vocals de la nova societat financera. *Gaceta de Madrid*, Núm. 338, 4 de desembre de 1881.

consistia en una reducció de les accions en circulació. El procediment es resolldria amb la divisió de les 20.000 accions que havien estat emeses en la fundació de la Societat, per constituir un fons amb 10.000 accions de primera sèrie, que havien de cobrir el 25% del nombre imprescindible per facultar el Consell d'Administració. A la vegada, es constituïria una segona sèrie, també de 10.000 accions, que quedaria en poder de la Societat fins que «las circunstancias favorables reclamen su colocación»⁶⁷

El Consell va convocar la Junta general d'accionistes, el 5 d'abril, per tal de sotmetre a aprovació la modificació dels estatuts. Leonci Sanmartí es va presentar davant la primera junta d'accionistes amb un reguitzell de males notícies.⁶⁸ Sanmartí apel·lava a l'auxili d'unes altres societats, locals o estrangeres, «deseosas de emplear sus fondos en empresas lucrativas». Era el resultat de la clamorosa falta de capacitat d'FMGP per iniciar les obres. Perquè malgrat la crisi a la plaça financera de Barcelona observaven que el negoci que volien construir es mostrava cada vegada més sòlid i puixant. Succeïa a Suïssa, que l'exportava a d'altres parts del món. També en les destinacions catòliques de masses, per les facilitats que proporcionava una xarxa de ferrocarrils en expansió. Persuadits com ho estaven que només els calia mantenir-se fermes i esperar temps millors, el Consell d'Administració decidia la fugida endavant i anunciava als accionistes que emprendrien un altre negoci també ben lucratiu.⁶⁹ Era l'esquer amb què Sanmartí encoratjava els accionistes perquè aprovessin la decisió de la Junta d'adquirir un nou projecte que havia preparat Joaquim Carrera Sairol. Es tractava de la construcció d'un ferrocarril a cremallera des de Sant Gervasi de Cassoles al cim del Tibidabo, al qual hi unirien una operació immobiliària de gran magnitud que incloïa i ampliava els objectius que Carrera s'havia marcat cinc anys abans a Montserrat, en la construcció d'un parc, un centre educatiu, un hotel i un observatori astronòmic, que es considerava, a més, que serviria de

⁶⁷ *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 15 de març de 1883. FGC Fons FMGP [9088/02]

⁶⁸ En el parlament de Sanmartí podem identificar el desànim que devia de circular entre els homes de negoci del país: «Desgraciadamente nuestras palabras no serán tan halagüeñas como era de esperar desde el entusiasmo con que fue creada y luego recibida la Sociedad [...] por fortuna tampoco son tan desconsoladoras como hacía de temer la penosa marcha que arrastran la mayor parte de las Sociedades, debido á la postración en que hace más de un año yace nuestro mercado.» En l'acta de la sessió es transcriu el resultat de la junta general ordinària d'accionistes. *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 4 d'abril de 1882. FGC Fons FMGP [9008/02]

⁶⁹ «Claramente nos viene demostrando la experiencia que el público barcelonés, ávido por naturaleza de la expansión tan necesaria á su constante trabajo y actividad, acoje con verdadero entusiasmo, toda mejora que propenda a alejarle del bullicio de la ciudad y a proporcionarle los campestres placeres á que desde remotos tiempos á sido extraordinariamente afecto; y buen testimonio da nuestro aserto, el trato de creciente favor que ha dispensado y dispensa al Parque de la Montaña y al reciente Hotel Tibidabo, establecimientos en que con gran dificultad se puede dar cabida al incontable número de personas que ordinariamente lo visitan». Font: *Ibid.*

reclam per a la incorporació de nous capitals a FMGP que permetessin completar el projecte inicial.⁷⁰

La massa social va aprovar les proposicions del Consell. Seguidament va procedir a la reducció del capital i a l'adquisició, per 25.000 pessetes, del projecte d'urbanització i de ferrocarril al cim del Tibidabo, que serien lliurats en dos terminis. El primer, de 15.000 pessetes, immediatament. El segon, de 10.000, quan l'Estat atorgués la concessió. Amb aquest objectiu, el 19 de juny de 1883 el projecte va ser enviat al diputat i conseller de la Societat Josep Marín Carbonell, a Madrid, a través del qual arribaria a Víctor Balaguer⁷¹ perquè «se sirviese emplear toda su influencia para que se obtuviera la concesión antes de cerrarse las Cortes».⁷² Però Balaguer va considerar que no era el moment adient per fer passar el projecte a unes Corts amb la legislatura pràcticament exhaurida, perquè seria donar-li una publicitat gratuïta que el malbarataria. Aquest entrebanc va originar una confrontació entre Joaquim Carrera, que volia cobrar el segon termini encara que la concessió no hagués estat obtinguda, i Romà Macaya, que es negava en rodó a fer el pagament i que va convèncer els altres membres del Consell perquè li fessin costat en contra de la voluntat de l'enginyer, que va mostrar-se contrariat perquè, segons argumentava, se li havia assegurat que el projecte del Tibidabo trobaria una acollida favorable a Madrid i seria aprovat sense dificultat.⁷³

A la Societat no li calia anar a Madrid per topiar amb dificultats. A Barcelona el Govern Civil rebutjava els nous estatuts, la qual cosa obligava el Consell a fer un nou desemborsament en procediments administratius que semblaven no tenir un final. A més, la Direcció General d'Obres Públiques li comunicava el 19 de juny de 1883 que havia rebut el projecte del Tibidabo, però que no havia estat fet l'ingrés preceptiu del 1,1% del valor pressupostat en concepte de garantia. Davant els entrebancs, el vicepresident Sanmartí comunicava als companys de Consell que la tresoreria de la Societat era tan minsa que no tenia altre remei que sol·licitar-los l'autorització per a la suspensió de les

⁷⁰ Per a una explicació àmplia sobre el Tibidabo: GARRIGA BOSCH, S. (2012). *El Tibidabo i la concepció metropolitana de Barcelona* [Trebball final de Grau]. Universitat Politècnica de Catalunya.

⁷¹ L'epistolari de Víctor Balaguer conserva una segona carta adreçada al polític, aquesta per Salvador Carrera, en que se li demana que agilitzi l'aprovació del projecte del Tibidabo. MBVB Carta de l'epistolari de Víctor Balaguer. 8300483.

⁷² *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 26 de juliol de 1883. FGC Fons FMGP [9008/02]

⁷³ L'acta del Consell recull que el projecte que havia estat enviat a Madrid mancava del plànol general, «a fin de poder construir dicho parque, cuando llegue el caso, del modo que la Sociedad juzgue más conveniente a sus intereses». *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 26 de juliol de 1883. FGC Fons FMGP [9008/02]

obres de construcció del cremallera de Montserrat i l'acomiadament dels treballadors contractats. Carrera va corroborar la situació després d'afirmar que «todo cuanto el señor Presidente [Sanmartí, per absència de Balaguer] acaba de decir estaba a su humilde juicio muy puesto en razón y que desgraciadamente era preciso confesar que el estado apremiante de la Sociedad no podía ser más desesperado».⁷⁴ Amb tot, demanava que no cessessin les obres perquè podien trobar-se amb que fos decretada la caducitat de la concessió, amb la pèrdua subsegüent de tots els capitals que s'hi havia invertit. Finalment, el Consell va decidir que després del 30 de novembre només mantindria un escamot de sis treballadors a peu d'obra, «conservando hasta nueva orden el cuarto-oficina en la Posada del Llobregat, en Monistrol, necesario para guardar instrumentos, útiles y otros efectos cuyo alquiler no tiene importancia sensible».⁷⁵

Tanmateix, la situació del mercat financer de Barcelona no cessava de deprimir-se. Si l'any 1883 havia estat dur per a la Societat, el 1884 arrencava encara amb més dificultat. Amb la caixa buida, el Consell considerava el 7 de gener que resultava poc més que impossible aconseguir els recursos a través d'un segon dividend. La urgència va fer imprescindible que se sol·licités un nou 20% del capital accions, sense èxit. Durant tota la primavera tampoc no es va reeixir en la demanda fins al punt que Joan Baptista Morera i Emili Rovira, que com hem exposat anteriorment passaven per forts tràngols en altres societats en què participaven, van ser expulsats del Consell per no haver fet el desemborsament que els pertocava. Una cadira buida que es proposaria a Ferran Puig Gibert, al qual hem de relacionar amb els objectius de la Societat al Tibidabo, perquè aquest disposava de grans extensions de terreny al Putxet. Però que refusaria perquè, llavors, va excusar-se Puig, vivia a Madrid. Amb tot, s'oferia a «una eficaz cooperación para todo aquello que pueda contribuir al fomento de la Sociedad».⁷⁶

El Consell va aconseguir finalment que 2.903 de les 5.015 accions col·locades fessin el desemborsament. La realització del capital ens demostra l'afinitat, familiar o amical, dels accionistes amb els membres del Consell. Després de declarar caducades les

⁷⁴ *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Acta del Consell de 22 de novembre de 1883. FGC Fons FMGP [9008/02]

⁷⁵ *Ibid.*

⁷⁶ Ferran Puig i Gibert (Girona, 1815-Barcelona, 1901). Industrial, gran propietari i polític. Senador per Barcelona i Girona en diferents legislatures. Va ser president de la companyia del ferrocarril de Barcelona a Sarrià. «La alcaldía de S. Gervasio anuncia que el Ayuntamiento de su presidencia ha acordado en sesión del día 4 de este mes conceder la apertura de una nueva vía de comunicación en los planos de urbanización de los terrenos que posee don Fernando Puig en el barrio del Puchet» *El Diluvio*, 11 de febrer de 1885, p. 1.; *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 28 de maig de 1884. FGC Fons FMGP [9008/02]

que no havien cotitzat el capital va ser empleat en els treballs a la línia de Montserrat que, com informaven les actes, dirigia Joaquim Carrera sense percebre ni un cèntim per la responsabilitat.⁷⁷ Tot i la bona voluntat les perspectives eren cada vegada més ombrívoles. El Consell d'Administració d'FMGP seguia convençut del gran negoci que tenia al davant, però topava amb l'escull del capital, impossible d'aconseguir per fer-lo realitat. Davant d'una dificultat que els devia semblar insalvable va aprovar una proposició perquè fossin buscats uns nous socis o, fins i tot, un comprador perquè

¿Será difícil, sentada esta premisa [que es tractava d'un bon negoci] hallar dentro de España ó en el extranjero quien nos preste su cooperación, ó quien adquiera nuestros derechos, salvando todos ó gran parte de los intereses comprometidos?⁷⁸

L'entrada de nous socis, no va resultar senzilla. Després del refús de Ferran Puig van ser cridats Antoni Rovira Casanovas i Pau Torelló Borràs, que s'hi van incorporar quan ambdós van satisfer el dividend llargament reclamat (Taula 4).

Restava encara la possibilitat de la venda de la Societat, en la qual sí va interessar-se Ferran Puig Gibert, des de Madrid. Després d'algunes gestions Puig va manifestar a Macaya el seu convenciment que cap societat espanyola s'interessaria per l'afer sense escoltar abans el parer de Manuel Girona Agrafel, «por ser una de las personas que en más considerable capital interesan en ellas, de modo que lo lógico y breve, a su juicio, era hablar con este señor y atenerse a sus indicaciones».⁷⁹

Taula 4. Composició del Consell d'Administració d'FMGP, el 24 de maig de 1884.

President	Víctor Balaguer
Vicepresident	Leonci Sanmartí
Consellers	Josep Carbonell Brugués
	Joaquim Carrera Sairol
	Romà Macaya Gibert
	Conrad Moner
	Pere Garriga Nogués
	Antoni Rivas Casanovas
	Pau Torelló Borràs

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [9008/02].

⁷⁷ «Estos [els treballs de construcció] se están llevando a cabo de una manera tan satisfactoria como acertada, pues se advierte en ellos un adelanto muy superior al que se podría esperar dadas las restricciones que la falta de recursos imponen de manera que indudablemente, si se valoran hoy en día los efectuados representan mucho mayor capital que el empleado en su ejecución.» Font: *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 27 de març de 1884. FGC Fons FMGP [9008/02]

⁷⁸ *Ibid.*

⁷⁹ *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 28 de maig de 1884. FGC Fons FMGP [9008/02]

L'entrevista amb Manuel Girona va tenir lloc durant el mes de maig de 1884. Per FMGP hi van assistir Josep Carbonell, Romà Macaya i Joaquim Carrera. Girona no va negar que la companyia dels ferrocarrils NORTE se sentís interessada en la compra d'FMGP. La considerava un ramal (recordem que l'origen de la línia del cremallera era l'estació de Monistrol-NORTE). El financer coneixia perfectament el flux de viatgers que acudia a Montserrat, però els va respondre que existien dues circumstàncies excepcionals que impedièren l'absorció. La primera, el tacticisme de les grans companyies ferroviàries espanyoles, dominades encara pel capital francès, que les havia dut a acords sobre les extensions futures de les xarxes que feien impossible que NORTE adquirís aquella línia en construcció. La segona, que FMGP no havia invertit encara el 50% del valor pressupostat per a la línia en les obres de construcció. El banquer, però, obria una escletxa en aquest punt per suggerir, com una opinió personal i sense que resultés en cap cas un compromís, que quan la societat arribés a invertir el 50% del valor pressupostat, o si disposava del capital equivalent, en podrien tornar a parlar. En conseqüència, Joaquim Carrera es va apressar a confeccionar un nou pressupost que una comissió formada per ell mateix, Carbonell, Sanmartí i Macaya lliuraria a Girona.

Les negociacions entre FMGP i Manuel Girona van allargar-se durant la resta del 1884. El 12 de desembre encara lliuraven al banquer un nou pressupost del cost de la línia de Monistrol a Montserrat, senyal que hi havien negociat, i aquest els va correspondre amb una visita a l'Oficina de Via i Obres.⁸⁰ Però les esperances que els consellers de la Societat poguessin haver dipositat en una solució proporcionada per Girona es devien esvaïr quan van passar les setmanes i no van obtenir cap altra notícia d'aquell home. Llavors Carrera, irreductible, va posar-se en contacte amb una casa anglesa que estava especialitzada en l'adquisició de concessions, però la gestió també va ser endebades, «quedándoles el recelo de si a causa de los cordones sanitarios establecidos en las fronteras se había extraviado su carta ó la respuesta». I és que plovia sobre mullat. A la situació depressiva del mercat financer barceloní s'hi afegia una epidèmia de còlera que contribuïa a retreure, encara més, qualsevol expectativa de trobar una solució per a la Societat. Per tant, el Consell va haver de tornar a prendre mesures dràstiques. Com havia fet un parell d'anys abans l'acomiadament dels treballadors se'ls va aparèixer l'única

⁸⁰ Sembla que l'enteniment en el negoci de Girona va sorprendre els de FMGP, «enterándose minuciosamente de la Memoria, planos y cuanto a la espresada línea concierne al efecto de las obras con verdadero conocimiento, habiéndose ofrecido ocuparse del asunto». Font: *Ibid.*

solució possible per reduir les despeses. Novament, Carrera es va negar a acceptar la proposició.⁸¹

De resultes es va reprendre l'enfrontament entre Carrera i Macaya per l'esdevenidor de la Societat. Carrera va defensar que els romanents de caixa i el diner que s'esperava ingressar de la *Caja de Depósitos*, que procedia dels interessos del capital avançats per la garantia de la concessió, resultarien suficients per sostenir el pressupost de les obres durant el primer semestre de 1885, període que aprofitaria «para ver si es posible llegar a un acuerdo favorable con otras entidades de dentro ó fuera de España; o si hay que perder toda esperanza».⁸² Joaquim Carrera encomanava la seva tossuderia al Consell, que mantenia la confiança en el que consideraven manifestament un futur emblema de Catalunya, perquè es construís amb capitals del país. Per aquest motiu, a proposta de Leonci Sanmartí, van decidir que iniciarien noves gestions, ara, prop del bisbe de Barcelona i de l'abat de Montserrat.⁸³

Amb aquest afany, Carbonell, Sanmartí i Macaya, van procedir per posar-se en contacte amb el bisbe de Barcelona, Josep Català Albosa, mentre Joaquim Carrera va assegurar, unes setmanes més endavant, que havia parlat de l'afer en diverses ocasions amb Jacint Verdaguer, «persona de reconocida importancia y muy allegado a D. Claudio López»,⁸⁴ amiatat que faria servir perquè aquell presentés el cas a l'abat de Montserrat, Josep Deàs Villar i al bisbe de Barcelona. Però la baralla intestina dels catòlics, entre els integristes i els *mestissos*, que s'escampava per Catalunya, a la qual se sumava l'epidèmia de còlera que hem esmentat, van desbaratar tots aquests plans.

Encara se'ls va presentar un altre problema relacionat amb la necessitat de sol·licitar una pròrroga de la concessió. Per salvar l'escull, el 10 de març de 1885, escrivien a Víctor Balaguer per sol·licitar la seva intercessió en l'afer, «convencidos de

⁸¹ L'argument tornava a ser el mateix d'uns anys enrere, perquè «un sólo operario menos en la línea obligaría a cesar en sus trabajos á los demás pues los que se ocupan hoy en ellas á penas pueden mover las enormes rocas, producto de los desmontes que se están efectuando.» Font: *Ibid.*

⁸² *Ibid.*

⁸³ En l'acta hi van anotar, potser d'una manera massa optimista, que «es casi seguro que si llegara a merecer [el projecte d'FMGP] el beneplácito de los monjes que en dicho monasterio tienen su residencia y por consiguiente la protección del Obispo de la Diócesis y de las altas dignidades eclesiásticas que le rodean, el ferro-carril que penosamente se está construyendo será un hecho en plazo no muy lejano. No necesito hacer hincapié en esta afirmación: en la conciencia de todos está que con apoyo tan valioso no habían de faltarnos capitales, ni crédito para terminar-lo» Font: *Ibid.*

⁸⁴ *Ibid.*

la sinceridad de su ofrecimiento y de su extremada galantería, y seguros del interés que le merece la construcción del ferrocarril de Montserrat».⁸⁵

Balaguer va obtenir efectivament la pròrroga de la concessió que només va servir per mantenir amb vida la Societat, perquè pràcticament no va mostrar cap activitat durant els anys posteriors. Va renunciar al projecte al Tibidabo⁸⁶ i es va concentrar en trobar una sortida al de Montserrat que, com havien repetit insistentment, salvés els interessos que s'hi havia dipositat. El 1887 ni tan sols va convocar l'assemblea general d'accionistes: «¿A qué convocarla, pues?», es preguntaven retòricament el 1888. Les mínimes accions que s'emprenien es finançaven amb diners que avançaven Joaquim Carrera i Romà Macaya, que recuperaven «algunas veces con bastante retraso».⁸⁷ Els consellers no només avançaven diners, sinó que donaven solució a les gestions administratives de la Societat, després que havien estat acomiadats el tenidor de llibres i l'administrador perquè no se'ls podia pagar el sou.⁸⁸

Arriba el capital suís, però catòlic

Finalment, Romà Macaya Gibert i Leonci Sanmartí Busquets van ser autoritzats pels accionistes d'FMGP, el 3 de març de 1889, perquè negociessin la venda de la Societat. Macaya i Sanmartí van trobar-se a Barcelona amb Charles Masson i Louis Rambert, banquers de Lausana, amb els quals van negociar les condicions per transferir-los un paquet majoritari d'accions de la Societat. Des del 1882, quan havien iniciat la construcció del cremallera que havia d'unir l'estació de ferrocarril de Monistrol amb el monestir de Montserrat, havia estat desemborsat un 45% del capital i les obres, tot i que amb molta lentitud, no havien deixat d'anar endavant. Amb la transacció s'esperava que

⁸⁵ MBVB. Carta de l'epistolari de Víctor Balaguer. 8500144.

⁸⁶ El projecte del Tibidabo seria reprès més endavant per una nova societat que promourien aquests mateixos homes.

⁸⁷ Josep Carbonell Brugués va morir el 1887, i se'l recordarà emotivament durant la junta d'accionistes de 1888. *Llibre d'Actes del Consell d'Administració. Memoria para ser leída á los señores accionistas en la junta general ordinaria del día 30 de abril de 1888*. FGC Fons FMGP [9008/02]

⁸⁸ El paral·lelisme de la peripècia d'FMGP en aquests anys, amb la que vivien els promotors d'uns altres ferrocarrils, és complet. Podem posar d'exemple la línia de ferrocarril Martorell-Igualada. La companyia havia estat fundada a redós de la revolada especulativa de 1881 i va submergir-se en la crisi posterior sense que pogués concloure les obres de construcció de la línia, però tampoc sense abandonar-les. Finalment, el 1891 seria venuda a una societat belga que les executaria ràpidament. En: TERMES GRAELLS, M. (1983). «El ferrocarril a Igualada: La lluita pel progres (1852-1893)», *Miscellanea Aqualatensia*, Núm. 3, p. 215-245.

arribarien els diners que a Barcelona no hi havia hagut manera de trobar per concloure definitivament les obres. Amb tot, la negociació no els devia resultar senzilla perquè la concreció de l'afer es va allargar fins el 26 de setembre del 1891. Hem de entendre que no va tractar-se només d'aconseguir l'acord econòmic, sinó de la reformulació tècnica d'uns projectes que havien estat concebuts gairebé quinze anys enrere. Per tant, considerem que va ser durant aquells dos anys quan el projecte de l'enginyer Joaquim Carrera Sairol per a la construcció d'un ferrocarril mixt, d'adherència i cremallera, sistema Riggerbach, en via ampla, es va transformar en un altre, tot ell de cremallera, del sistema Abt, i amb via d'un metre d'ample. També, quan el del Tibidabo, del mateix Carrera i que promovia FMGP, va deixar de banda l'opció del ferrocarril per projectar-se com un funicular. Quan va quedar aclarida la viabilitat tècnica i de retruc, la nova dimensió financera, es va poder signar l'acord. Amb el canvi de mans d'FMGP semblaria que havia d'imposar-se a Montserrat l'aplicació definitiva del model suís d'explotació dels forasters. Un model que el diari *El Diluvio* explicava ras i curt als seus lectors en aquells mateixos anys:

En Suiza tiene grandísima importancia la que en aquel país se ha dado en llamar *industria de los extranjeros*. ¿En que consiste esa industria? En ofrecer á los extranjeros toda suerte de facilidades y comodidades para que, al repasar la frontera, queden enamorados de Suiza y deseen volver allí otra vez. Las facilidades y comodidades que en Suiza ha encontrado el extranjero, hánle costado algun dinero, es verdad; pero en cambio el dinero que ha invertido en viajar, hospedarse y divertirse, está en relación con las comodidades que los suizos les han proporcionado.⁸⁹

O, com ho havia dit Valentí Almirall en una conferència a l'Associació d'Excursions Catalana després d'un viatge a Suïssa, el 1881, en una clara al·lusió al projecte de Carrera Sairol a Montserrat:

Allí la tradició [per la muntanya] no's presenta repulsiva ó inaccessible, sinó que se la rodeja de totes las comoditats y atractius de la vida moderna, ab lo qual se la fa simpática, per qual motiu recomanà [Almirall] l'exemple á la nostra terra.⁹⁰

Dèiem que la Junta General d'Accionistes d'FMGP havia autoritzat Romà Macaya i Leonci Sanmartí per negociar la venda de la societat, una vegada van donar-se

⁸⁹ *El Diluvio*. Núm. 172, de 10 de juliol de 1888, p. 5177.

⁹⁰ ALMIRALL LLOZER, VALENTÍ, «Conferencia segunda.— Dia 18 de noviembre de 1881, per lo soci D. Valentí Almirall, sobre lo tema "Una excursió á Suïssa"», *Butlletí Mensual de la Associació d'Excursions Catalana*, Núm. 40 i 41, gener-febrer 1882, p.8.

unes condicions que semblaven garantir-ne l'èxit. No coneixem la manera en què els gestors d'FMGP van entrar en contacte amb els homes de negoci suïssos. Malgrat tot, l'operació ens serveix per descobrir que fins aquell moment l'accionariat de la Societat havia estat molt concentrat, especialment, al voltant de Macaya, perquè Sanmartí, i encara un altre accionista majoritari, Joaquim Carreras Compte, eren cunyats seus. L'altre gran accionista seguia essent-ho l'enginyer que havia ideat el projecte, Joaquim Carrera Sairol. Hi havia uns accionistes menors, amb quantitats de 100 a 50 accions, que durant les juntes ordinàries i extraordinàries havien estat representats habitualment per Macaya. Observem, encara, que després de la mort de Josep Carbonell la Societat havia conservat les accions del difunt en cartera. Per tant, malgrat les dificultats que havien passat, els principals accionistes no havien perdut la fe en les possibilitats del negoci a Montserrat i no havien permès l'entrada de noves veus que els disputessin l'hegemonia (Taula 5). Ho havien fiat tot a la constitució d'una hipoteca sobre la línia que mai no va trobar una acollida favorable entre els inversors espanyols.

Taula 5. Accionistes presents i accions dipositades en la Junta General de 3 de març de 1889.

Romà Macaya Gibert	500
Joaquim Carrera Sairol	400
Joaquim Pujadas Turull	100
Pere Garriga Nogués	50
Joaquim Carreras Compte	530
Leonci Sanmartí Busquets	100

Font: Elaboració pròpia a partir de FGC Fons FMGP [8005/01]

La negociació amb els compradors es va establir sobre la base d'un repartiment que permetés l'entrada de nous accionistes, sense que en sortís cap dels antics. Van ser els grans tenidors d'accions els que van suportar el pes de la transacció, amb una reducció del 50% del nombre de títols que posseïen. Veiem que Carrera, Macaya, Carreras i Sanmartí redueixen significativament la seva participació, mentre que els que posseïen paquets de 100 i 50 accions, les mantindran (Taula 6). L'estratègia els resultava vàlida perquè el grau de cohesió dels accionistes catalans era extraordinàriament elevat. Com es veurà, serviria per mantenir tres membres de l'antic accionariat en el Consell d'Administració i, per tant, conservar un cert grau de control. La cohesió dels accionistes catalans no va ser un fet específic d'aquesta societat mercantil, sinó que pot ser considerat una manera de fer, com ha estat destacat per Albert Broder quan ha estudiat el cas de la

fusió entre dues ferroviàries, la catalana TBF i la francoespanyola MZA, entre 1891 i 1899.⁹¹

La correlació accionarial derivada de la transacció va fer que el Consell d'Administració dimitís en ple, perquè fos nomenat un altre que respongués a la nova realitat. Durant la Junta General d'Accionistes del 26 de setembre de 1891 serien escollits Charles Masson, per president, Leonci Sanmartí Busquets, per vicepresident i Ròmul Bosch Alsina, Albert Cuènod, Hyppolite de Weck, Philippe Genton, Romà Macaya Gibert i Louis Rambert, per vocals. La primera decisió que va prendre el nou consell va ser l'establiment de dues oficines, la de Barcelona i la de Lausana, que dirigirien Salvador Carrera Bou i Maurice Rambert, respectivament, en el paper de secretaris del Consell (Taula 7). També recordarien Víctor Balaguer Cirera i el seu paper fonamental en la construcció simbòlica de Montserrat. Li atorgarien la presidència honorària.⁹² Pel fet que la Societat tenia pel davant la conclusió d'una gran obra d'enginyeria, va ser constituït un comitè de direcció, amb facultats executives, del qual van formar part Charles Masson, Maurice Rambert i Romà Macaya Gibert. Julien Chappuis va ser nomenat enginyer en cap de la construcció, amb un sou de 10.000 francs, per a tot el període de les obres. L'enginyer Joaquim Carrera Sairol havia mort el 1890.

Taula 6. Accionistes de FMGP, el 26 de setembre de 1891.

Ròmul Bosch Alsina	50	Joaquim Carreras Compte	138
Salvador Carrera Bou	50	Manuel Carrera Bou	50
Francesc Carrera Bou	50	Delmira Carrera Bou	50
Julien Chappuis	50	Hyppolite de Weck	50
Ferdinand Charrière de Severy	50	Albert Cuènod	50
W. Speiser	50	Pere Garriga Nogués	50
Philippe Genton	50	Romà Macaya Gibert	250
Joaquim Marín Carbonell	50	Charles Masson	50
Ferran Puig Gibert	50	Joaquim Pujadas Turull	50
Louis Rambert	100	Maurice Rambert	50
Antoni Ribas Casanovas	50	Leonci Sanmartí Busquets	200
Jaume Solà	50	Emília Soler	50
Accions sense vot	25	En dipòsit de Josep Carbonell, difunt.	50
Conrad Moner	100	Adolf Solà	50
Pau Torelló Bavís	50		

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [8005/01].

⁹¹ BRODER, A. (2012). *Los ferrocarriles españoles (1854-1913): el gran negocio de los franceses*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, p. 122.

⁹² Enric Ucelay ha dit del polític que havia estat l'home dels interessos catalans a Madrid, «un fixer, el mitjancer necessari per a fer negocis des de Barcelona amb la complicada i arbitrària reglamentació estatal», però que tanmateix en aquells anys el seu paper s'havia enfosquit després que havia estat relacionat amb diferents escàndols de corrupció. En: UCELAY DE CAL, E., (2016). «Víctor Balaguer, historiador i polític, i la invenció de la retòrica nacionalista catalana. Un assaig d'interpretació», *Cercles, revista d'història cultural*. Núm. 19, p. 388.

Taula 7. Consell d'Administració d'FMGP, el 26 de juliol de 1891.

President honorari	Víctor Balaguer Cirera
President	Charles Masson
Vicepresident	Leonci Sanmartí Busquets
Vocals	Ròmul Bosch Alsina
	Albert Cuènod
	Hyppolitte de Weck
	Philippe Genton
	Louis Rambert
	Romà Macaya Gibert
Secretari	Salvador Carrera Bou, Barcelona
	Maurice Rambert, Lausana

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [8005/01].

Els suïssos arribaven amb diners i amb una noció clara i experimentada del que volien fer. Per marcar un bon ritme a les obres de construcció de la línia havien obtingut un crèdit de la Banque Cantonale Vaudoise, que havia pres amb descompte totes les accions de FMGP. La maniobra, segons els nous administradors, oferia el doble avantatge de proporcionar liquiditat sense exigir desemborsaments repetits i freqüents als accionistes. A més, guanyaven temps per preparar l'emissió de 2.000 obligacions hipotecàries sobre la línia, de 500 ptes. cadascuna, al 5%, que va gestionar el Syndicat Financier Romand, de Lausana. Els nous diners haurien de cobrir totes les despeses. Les obligacions tenien un termini d'amortització de 60 anys, que començaria a comptar a partir de febrer de 1894. Aleshores podien iniciar-se sense dilació les contractacions de les diferents obres de la línia. La infraestructura va ser dividida en dues seccions, que van ser contractades, una a un contractista de nom Miró i, l'altra, a un anomenat Ortiz. Les estacions, dipòsits i tallers van ser adjudicades al mestre de cases Galobart, de Monistrol, per un valor de 93.972,72 ptes., perquè «cette entrepreneur est bien recommandé et a la reputation d'un homme actif et sérieux». Les seccions metàl·liques de la línia, entre les quals les de l'obra més significativa, el pont sobre el riu Llobregat, van ser encarregades a Probst, Chappuis & Wolff, a Nidau. Les expropiacions de terrenys afectaven 49 propietaris. Macaya va assegurar als altres membres del Consell que podrien aconseguir-los per unes 50.000 ptes. Les previsions de l'enginyer Chappuis eren que la línia podria inaugurar-se per a la «belle saison» de 1892.

Hem d'entretenir-nos, abans de prosseguir, en la característica dels nous homes que van incorporar-se a la Societat, perquè considerem que constitueix un element decisiu en l'evolució de la marxa del negoci d'FMGP. De bon començament constatem que no es tractava d'uns homes de negoci de segona fila. No eren uns aventurers, no eren uns

qualsevol que els barcelonins haguessin embolicat en una operació desesperada. El grup suís mantenia un interès viu en els afers turístics que tenien en el ferrocarril un dels principals agents mediadors. Les seves inversions s'havien estès, a partir dels bancs que dominaven, en la construcció de grans hotels i de ferrocarrils de muntanya. Formaven part, doncs, del grup dels principals actors de l'acreixement turístic del que anomenaven «l'arc lémanique», la regió més desenvolupada de Suïssa en aquest negoci i en aquests anys.

La historiadora Julie Lapointe afirma d'aquests homes que, durant tot el segle XIX i fins la I Guerra Mundial, «des acteurs issus de la sphère bancaire ont pu figurer parmi les promoteurs de l'activité touristique, dont celle qui a traité à la construction d'établissements hôteliers».⁹³ Lapointe ens informa de l'activitat de Cuènod, Gautard, Charrière de la Severy (que s'incorporaria més endavant a FMGP) o de Charles Masson, que situa al capdavant de cases de banca amb sòlides implicacions en el desenvolupament de la indústria de l'estranger a la regió. Per tant, promotors d'un negoci que creixia i que requeria d'unes sumes que només els bancs li podien proporcionar per expandir-se. Perquè l'hoteleria suïssa ja no podia ser un afer de família i es transformava en unes societats anònimes en les quals els bancs tenien la darrera paraula. Encara hi trobarem els germans Rambert, que eren uns homes de negocis gairebé exòtics: directors del Banc Otomà a Constantinoble, administradors del negoci tabaquer d'aquell imperi i empoderats pel govern de França en les negociacions d'Estat per a la construcció de ferrocarrils a l'Àsia menor. Naturalment, a través dels bancs que controlaven, Masson, Cuènod, Gautard, De Weck, i companyia, gestionaven uns altres ferrocarrils cremallera. Era el cas del Brigue-Viege-Zermatt (construït entre 1889 i 1891) o el del Monte Generoso (1890). També s'havien involucrat en el finançament de la construcció del túnel del Gotthard. Aquesta era l'experiència dels homes que entraven a FMGP, la dels grans negocis hotelers que es podien fer on la demanda els considerés oportuns perquè els ferrocarrils, i en particular els de muntanya, assegurarien el transport del doll de clients.

⁹³ LAPOINTE, J., (2010). «Les sociétés anonymes à vocation hôtelière de l'arc lémanique (1826-1914). *Études de lettres*, Num. 4, p. 225.

El cademat de Montserrat a l'aplicació del model suís

Els promotors suïssos de la Societat eren coneixedors de la característica simbòlico-religiosa de Montserrat. Devien haver-se convençut que els esperava una Palestina, una Roma o una Lourdes. Thomas Cook & Son havia demostrat que les destinacions catòliques de masses podien esdevenir un negoci molt rendible. La Cook va ser la primera agència de viatges que va reeixir en la construcció d'una oferta de pelegrinatges populars. Des de 1860 havia obert Palestina i Egipte als ciutadans britànics que desitjaven fer la visita de la Terra Santa. Els llocs sants havien rebut hostes tan notoris com el bisbe de Canterbury o el Príncep de Gal·les, el 1862, la qual cosa havia contribuït decisivament a que les classes altes i mitjanes angleses els visitessin en grups cada vegada majors.⁹⁴ També Roma havia ressorgit i s'havia instal·lat al centre de les destinacions religioses. Amb la unificació italiana Roma havia hagut d'adaptar-se a la nova categoria de capital administrativa, que va trobar en alguns dels edificis que havien pertangut al papat les seues més adequades. La nova titularitat va provocar que uns espais carregats de simbologia cristiana poguessin ser visitats, la qual cosa va afavorir que un torrent de turistes anglesos protestants volgués conèixer els tresors que consideraven que havien estat recuperats de les mans dels papes. Així mateix, va provocar una reacció semblant entre els catòlics que, enfervorits, van voler viatjar a la Ciutat Santa per acostar-se, precisament, al Vaticà, a allò que l'Església havia pogut conservar. El nombre de visitants a la ciutat va ser prou important perquè s'hi organitzessin visites i misses en diferents llengües. També va alimentar una incipient indústria hotelera i de records. L'església francesa hi afegiria Lourdes, que havia assistit a la construcció d'un poble hotelier radicalment nou, aixecat al voltant de la cova on la verge va aparèixer-se a Bernadeta. De la fesomia humana i de la dimensió econòmica del santuari pirenaic, del conflicte de la fe i de la raó, se n'havia ocupat abans que ningú Émile Zola, que va sintetitzar-lo en la novel·la *Lourdes*, el 1894. Ràpidament, els pelegrinatges van assolir una popularitat notable arreu del món perquè constituïen el marc escenogràfic del combat polític i cultural que el catolicisme intransigent duia a terme per al manteniment del monopoli de l'Església sobre la societat civil.

Les grans commemoracions religioses significaven una oportunitat per confrontar el catolicisme a l'avanç del liberalisme. Al mateix temps es van demostrar com una

⁹⁴ CHAMP, J. F., (2000). *The English pilgrimage to Rome. A dwelling for the soul*, London, Gracewing.

activitat econòmica amb una elevada capacitat per associar-se a valors i ideologies.⁹⁵ A Espanya la primera gran peregrinació moderna va tenir lloc a Saragossa, l'abril de 1880, quan uns 20.000 catòlics van anar-hi per honorar la Verge del Pilar i per demostrar la força del catolicisme espanyol. Francisco J. Ramon Solans afirma que «esta peregrinación resulta muy relevante por la utilización de nuevos medios de transporte y el desarrollo de una estructura organizativa que diera publicidad al evento, lograra acuerdos con las compañías de ferrocarril y garantizara una buena estancia de los peregrinos en Zaragoza».⁹⁶ Les grans commemoracions liderades pels integristes catòlics també van encertar a fondre els ideals religiosos i els patriòtics.⁹⁷

Xosé Santos ha sintetitzat amb claredat l'evolució dels interessos de l'església. Explica que la transformació de la posició que mantenia davant la modernitat va representar una oportunitat per encaixar-hi el turisme perquè el va entendre com una activitat econòmica amb una elevada capacitat per associar-se a valors i ideologies, i com un procés de vinculació de la pròpia església amb el poder.⁹⁸ Una iniciativa que per al cas de l'Estat espanyol, i de l'Església que el recolzava, presentava els exemples més significatius a Covadonga (Astúries), a El Pilar (Saragossa), a Lluç (Mallorca) o a Santiago de Compostela (Galícia).

La característica religiosa i patriòtica de Montserrat, en tot semblant als exemples que acabem de citar, devia fer pressuposar a Masson i Rambert que assolirien els rendiments econòmics a què estaven acostumats en els seus negocis en *l'arc lémanique* perquè, al capdavall, les conseqüències econòmiques de les grans manifestacions catòliques s'emmotllaven perfectament en la matriu de la indústria suïssa del foraster. No podem passar per alt que els nous promotors d'FMGP pertanyien a la Suïssa burgesa i catòlica. En aquells anys els burgesos catòlics suïssos començaven a «prendre leur distance par rapport au clergé en complétant les objectifs initiaux des sociétés, d'ordre moral et religieux, par des questions d'ordre pratique relatives au monde professionnel, à

⁹⁵ SANTOS SOLLÀ, X. M. «El turismo religioso, fiestas patronales, Semana Santa, santuarios y peregrinaciones», a VALLEJO, R. I LARRINAGA, C. ED. (2018). *Los orígenes del turismo moderno en España. El nacimiento de un país turístico (1900-1936)*. Sílex Universidad, p. 867.

⁹⁶ RAMON SOLANS, F. J. (2018). «Religión, modernidad y turismo. Peregrinaciones a España en la segunda mitad del siglo XIX», *Itinerari de recerca storica*, 32.1, p. 123.

⁹⁷ PACK, SASHA D., (2010). «Revival of the Pilgrimage to Santiago de Compostela: The Politics of Religious, National, and European Patrimony, 1879-1988». *The Journal of Modern History*, 82: 2, p. 342

⁹⁸ SANTOS SOLLÀ, X. M. «El turismo religioso, fiestas patronales, Semana Santa, santuarios y peregrinaciones», a VALLEJO, R. I LARRINAGA, C. ED. (2018). *Los orígenes del turismo moderno en España. El nacimiento de un país turístico (1900-1936)*. Sílex Universidad, p. 876.

la formation continue et aux loisirs, contribuent ainsi à l'émancipation tranquille des laïcs dans l'Église catholique».⁹⁹

Volem assenyalar que el ferrocarril cremallera no obria Montserrat als pelegrins. Aquesta tasca precursora l'havia fet una carretera que havia estat inaugurada el 1859, entre Monistrol i el monestir. Havia estat sufragada per la societat que construïa el ferrocarril de Barcelona a Saragossa, que capitanejava Manuel Girona Agrafel, a cavall de la restauració de la vida monàstica que havia emprès l'abat Miquel Muntadas Romaní i dels interessos dels sectors clericals filoliberals als quals hem al·ludit en el primer capítol. Els suïssos venien a Montserrat perquè sabien que el ferrocarril cremallera, quan s'aliava amb el ferrocarril convencional, perfeccionava i amplificava el model i el situava en una dimensió diferent, la que demostrava, com s'havia demostrat primer al Rigi i després i a l'engròs a la vall de la Jungfrau, que el paisatge elevat a la categoria del sublim podia esdevenir un factor addicional d'atracció de forasters i una font d'ingressos econòmics molt rendible. Venien perquè Macaya els havia informat que Montserrat podia arrengrer-se entre les destinacions de les modernes peregrinacions religioses de masses i que la fesomia de la muntanya, alimentada per les cròniques literàries, també l'acostava a la categoria del sublim. Les evidències existien, però també hi havia limitadors.

Les Festes del Mil·lenari de Montserrat del 1881, dutes a terme gairebé en paral·lel a les que van tenir lloc a Saragossa pel Pilar, havien constituït un èxit important. Però amb posterioritat a aquesta data la muntanya va esdevenir el centre d'una picabaralla. Després de la que havia enfrontat els catòlics i els republicans per la possible venda del seu sòl i pel projecte del ferrocarril, que hem presentat en un capítol precedent, els catòlics van enfrontar-se entre ells. D'una banda hi havia el sector integrista, que tenia el suport incondicional del bisbe d'Urgell, Salvador Casañas Pagès, i en Fèlix Sardà Salvany el seu màxim propagandista. De l'altra, el conciliador, que el representava una clerecia aliada amb el programa polític de la Corona, en el qual hem de considerar alineats els promotors catalans d'FMGP. L'aplicació i arrelament d'un catolicisme de masses, a Catalunya, es veuria pertorbat per aquesta pugna entre faccions. De retruc, condicionaria l'oportunitat de negoci a Montserrat.

L'historiador de l'església catalana Casimir Martí ha afirmat que a les faccions les diferenciava l'estratègia. Els integristes mantindrien el criteri d'una oposició radical i

⁹⁹ ALTERMATT, URS, (1994). *Le catholicisme au défi de la modernité. L'histoire sociale des catholiques suisses aux XIX^e et XX^e siècles*, Éditions Payot, p. 13.

sense concessions a l'estat liberal, una oposició que foragitada l'opció del conflicte bèl·lic, després de tres guerres civils, s'encaminava per les demostracions de les masses en moviment, per l'evidència quantitativa de la força. Els conciliadors proclamaven una pràctica possibilista sobre la base emanada de la Santa Seu durant el pontificat de Lleó XIII. Naturalment, també s'oposaven al liberalisme «basat en la pretesa racionalitat de la igualtat davant la llei, de la sobirania de la raó, de la sobirania de la nació i del poder decisor de les majories numèriques», però a desgrat de l'intencionat combat polític i cultural dels integristes, que buscaven la superioritat numèrica per legitimar la seva lluita, els conciliadors aconseguïren que Roma veiés amb preferència els pelegrinatges diocesans, dirigits pels prelats respectius i amb caire exclusivament religiós, als pelegrinatges unitaris i massius políticament connotats.¹⁰⁰ Les controvèrsies entre un i altre bàndol van ser profundes i trasbalsaren els catòlics catalans. El també historiador de l'Església, Joan Bonet Baltà, assegura que «la vituperació mútua arribà a un tal extrem que el Sant Pare hagué d'intervenir [...] davant la guerra civil de l'Església catalana, demanant que fossin evitades aquestes lluites que tenien un fonament polític [...] que serien superades si hom aconseguia la unió en el terreny religiós».¹⁰¹ Per si l'escenari no es mostrava prou conflictiu, després del 1881 l'integrisme es va escindir. Joan Requesens ha explicat que l'escissió provocarà que un dels bàndols en discòrdia «arribarà al sepulcre encadenat a ell mateix», mentre que l'altre s'adaptarà «a les realitats indefugibles del progrés». Serà des del pragmatisme que aquest bàndol assenyalarà la muntanya per esperit d'una nova Catalunya, «un llenguatge i un esperit que es fusionen amb una significació geogràfica i romàntica assegurant uns centres religiosos i cívics que recuperen la història, la religiositat, les tradicions i la llengua del país.»¹⁰² Aquella iniciativa la faria visible el bisbe de Vic Josep Morgades, al qual seguirien Jacint Verdaguer, Josep Torras i Bages i Jaume Collell, entre d'altres.

Per als catòlics integristes escindits la restauració de Montserrat volia posar el monestir de la muntanya al centre de la construcció religiosa i patriòtica, és a dir, cultural i política, d'una Catalunya espanyola i cristiana. Volia facilitar la superació de les diferències, que procurés la unitat que Lleó XIII havia demanat el 1882 als bisbes

¹⁰⁰ MARTÍ MARTÍ, C. (1994). «L'integrisme a Catalunya», *Recerques, Història, economia i cultura*, p. 105

¹⁰¹ MANENT, A. (1970). «Un segle i mig d'Església catalana. Jesuïtes, il·lustrats, bisbes, integristes... Una conversa amb el Dr. Bonet Baltà» *Serra d'Or, Any XII, Núm. 128*, p. 14-22.

¹⁰² REQUESENS PIQUER, J., (1988). «La muntanya, un concepte de pàtria en la Renaixença». *Anuari Verdaguer, Núm. 3*, p. 86.

espanyols en la carta *Cum multa*. En aquest punt va entrar en escena Josep Torras i Bages, que va esdevenir, després de la mort de Josep Morgades, el cap visible de bàndol escindit dels carlins que finalment havia triat el pragmatisme. Per Casimir Martí, Torras «es basà en els postulats ontològics del dret natural i en l'experiència ciutadana de la Catalunya medieval, [per] project[ar] aquell model ètico-històric sobre l'actualitat contemporània i sobre el futur de la política catalana».¹⁰³ En paraules d'Enric Ucelay, «somniava un catalanisme catòlic que sorgiria com alternativa a l'integrisme».¹⁰⁴ Torras disputaria Montserrat als representants de qualsevol de les altres opcions, la dels integristes *encadenats al sepulcre* i la dels conciliadors aliats amb la Corona.

Però a Montserrat, l'existència d'una comunitat benedictina que administrava el monestir va introduir profundes alteracions a l'encaix d'aquell espai en el circuit de destinacions religioses, a la seva promoció com una translació d'aquelles on la construcció d'hostatgeries i la comercialització de tota mena de productes relacionats amb la devoció havien de contribuir a la seva massificació i mistificació. Perquè entremig de tota aquesta picabaralla Josep Deàs Villar havia succeït l'abat Miquel Muntadas Romaní, el 1885, i des de l'inici de l'abadiat havia intrigat per fer-se amb el control dels terrenys que circumdaven el monestir, que va aconseguir finalment el 3 de juny de 1887.¹⁰⁵ Les 44 hectàrees que l'abat havia adquirit a títol particular eren els únics espais on resultava factible la construcció dels equipaments que els bàndols catòlics enfrontats ambicionaven per a les seves masses i per a les demostracions del seu poder, en el qual volien veure-hi incorporat Montserrat.¹⁰⁶ Deàs posava el cademat perquè Muntadas havia deixat escrit que «todo el mal de esta Casa viene del roce de los monjes con los seglares, que vienen con

¹⁰³ MARTÍ MARTÍ, C.: «L'integrisme... p. 107.

¹⁰⁴ UCELAY DA CAL, E., (2003). *El imperialismo catalán. Prat de la Riba, Cambó, D'Ors y la conquista moral de España, Barcelona, EDHASA*, p.383.

¹⁰⁵ Josep Massot (1979:51) cita el propi abat per manifestar que una part de la muntanya havia estat cedida al bisbat de Barcelona. Però la inscripció de la finca a nom de Deàs és incontrovertible. Altra cosa és el seguit de compravendes que va patir des del moment en què havia estat immatriculada per primera vegada, el 1885, que fa pensar en una estratègia per ocultar-ne la procedència. Creiem que el bisbat no va registrar els terrenys cedits per l'Estat i que el que acabaria comprant Deàs formava part del lot. Font: Registre de la Propietat de Manresa, Núm. 4. Finca número 685 de Monistrol de Montserrat. Foli 130. Volum 540. Llibre 20 de Monistrol de Montserrat.

¹⁰⁶ Massot aporta la prova d'un dietari inèdit de Deàs, en què hi escrivia que «a medida que se iba restaurando la Basílica y se hacían Nuevos aposentos, se echaban planes para adornar la montaña. Cuando aún estaba en litigio de quien sería la Montaña y aun después de haber cedido el Gobierno parte de ella al Obispado, no faltaron quienes tenían sus planes, ya de convertirla en un sitio de recreo, haciendo lagos, jardines, etc., ya en levantar monumentos de varias clases, y no faltó quien propuso, para quitar la oposición de los Monges, de despedirlos y poner en su lugar Canónigos como en Covadonga...». En: MASSOT MONTANER, J., (1979). *Els creadors del Montserrat Modern. Cent anys al servei de la cultura catalana*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat, p. 51.

ocasió o pretexto de visitar el Santuario» i els demanava que costés el que costés s'hi mantinguessin separats.¹⁰⁷

És en l'actitud de l'abat Deàs que hem d'entendre la presentació, el 24 d'agost de 1891, d'un projecte de funicular de la carretera de Collbató al monestir de Montserrat que es devia a Francisco de Paula Villar Carmona, tot just quan s'iniciaven les obres del cremallera.¹⁰⁸ Villar Carmona era fill de Francesc de Paula Villar Lozano, arquitecte diocesà del bisbat de Barcelona. Villar Lozano havia estat el primer arquitecte de participar en la reconstrucció del monestir, després de la constitució de la Junta de Restauración Artística del Montserrat, el 1857.¹⁰⁹ Amb els anys, pare i fill havien col·laborat en la definició arquitectònica del nou cambril de la verge. Quan Villar Carmona va presentar el projecte de funicular era a punt de substituir el seu pare en el càrrec d'arquitecte diocesà, la qual cosa es va esdevenir el 1892. Ell mateix explicaria que juntament amb la construcció de l'ascensor, perseguia la promoció d'una «estación de invierno» a la falda de la muntanya. Per tant, allunyada del monestir. Tot el contrari del que volia FMGP que ambicionava, com ja havia expressat Carrera Sairol el 1880, la construcció d'hotels, restaurants, escoles, xalets i un observatori al cim de Montserrat. Per tant, el projecte de Villar Carmona traduïa el Montserrat que volia Josep Deàs, una muntanya oberta als peregrins però amb el cademat posat. Amb limitacions per als que la volien transformar materialment, als quals, el projecte que proposava el futur arquitecte diocesà, els convidava perquè deixessin les ambicions terrenals una mica lluny del monestir.

Llavors, FMGP obtindria una victòria molt eloqüent de les influències dels seus gestors quan el bisbe de Barcelona, Josep Català Albosa, va obligar Deàs a cedir-los els terrenys que necessitaven per a la conclusió de la línia del cremallera.¹¹⁰ Per als integristes i els conciliadors dinàstics, que cobejaven la muntanya per destinació de les grans manifestacions de masses catòliques, de l'estil de les de Roma o Lourdes, va ser un triomf migrat. L'evolució del catolicisme a Catalunya vers el regionalisme de Torras i Bages transformaria radicalment l'oportunitat del negoci dels pelegrins a Montserrat mentre els gestors suïssos d'FMGP maniobraven per fer realitat el seu projecte. Quan el

¹⁰⁷ MASSOT MONTANER, J. (1979). *Els creadors ...*, p. 41.

¹⁰⁸ ACBL, Fons Ajuntament de Collbató, Top. 515, Expedients de llicències d'obres particulars (1863-1891).

¹⁰⁹ GALOBART SOLER, J. (1993). «La Santa Cova de Montserrat II. Des de la reobertura del Santuari, l'any 1844, als nostres dies», *Butlletí del Santuari*, Núm. 44, p. 48.

¹¹⁰ MASSOT MONTANER, J. (2021). Entrevista duta a terme per l'autor, 8 de desembre.

ferrocarril començaria a funcionar, l'octubre de 1892, l'expectativa d'un Montserrat de masses havia estat substituïda per un altre de colles parroquials. Tot seguit veurem que la transformació deixava el negoci d'FMGP sense coixí i l'arrossegava al caire del fracàs empresarial.

Les dificultats dels primers anys d'explotació a la línia de Montserrat

El ferrocarril cremallera va iniciar l'explotació comercial el 6 d'octubre de 1892. Els administradors de la Societat van lamentar que l'arbitrària reglamentació espanyola els havia impedit d'obrir per l'agost i els havia arrabassat els ingressos de la «belle saison». Però el 1893 va passar tot sencer i els ingressos no van millorar. Les causes de la precarietat eren diverses. La reacció dels suïssos va ser ràpida, però miop. En una primera anàlisi van considerar que el ferrocarril cremallera era un invent massa nou per als espanyols, que sentien prevenció en el seu ús. Van encarregar una campanya de publicitat a totes les capitals espanyoles. També van acusar la carretera, perquè li feia la competència. S'hi afegia, encara, l'escassa oferta de trens de Barcelona amb parada a Monistrol, perquè com els demostraven els comptes, el volum de viatgers estava íntimament relacionat amb la venda de bitllets combinats. Per tant, la millora de la comunicació amb Barcelona i les altres capitals catalanes constituïa un afer cabdal per a FMGP i va posar tots els esforços a Barcelona, a Madrid i a París perquè NORTE millorés la freqüència de pas per Monistrol i estengués a totes les estacions de la seva xarxa, a Catalunya, una oferta de bitllets combinats. Al mateix temps, va negociar i aconseguir la supressió dels bitllets combinats que aquest ferrocarril mantenia amb les diligències per liquidar els competidors. Hi afegirien un augment de tarifes, malgrat els advertiments de l'enginyer en cap, Charles Dulong Rosnay, que, des de Monistrol, els demanava moderació perquè un bitllet molt més car encara podia espantar més els clients.¹¹¹ Però en acabat el 1894 el negoci amb prou feines remuntava. El més important era que els ingressos no cobrien les despeses. Llavors la Societat descobriria que els pelegrinatges a

¹¹¹ El Consell va respondre-li que «nos tarifs sont trop faibles pour un chemin de fer de montagne». El govern els autoritzaria un augment del 100% de les tarifes, que la Societat administraria en augmentos gairebé anuals. Però aquests augmentos resultarien sempre insuficients per la baixa de la pesseta davant del franc suís, que era la moneda amb què FMGP havia de pagar els creditors i els obligacionistes. *Llibre d'actes del Consell d'Administració (1891-1923)*. Sessió de 25 de setembre de 1894. FGC Fons FMGP [9005/01]

Montserrat els protagonitzaven majoritàriament colles parroquials formades per obrers.¹¹² Qualsevol altra clientela era prou excepcional perquè el Consell la manifestés per escrit. Va ser el cas d'un contingent de 300 pelegrins anglesos que van arribar l'octubre de 1894, a través de Thomas Cook & Son.¹¹³ De resultes, el volum de viatgers era extraordinàriament sensible a l'ambient general, a les disputes entre els catòlics i a la crisi econòmica que vivia el país. Tot impactava directament en el compte de resultats perquè retreia els romeus de fer cap viatge. O en tot cas, n'empenyia un bon nombre a fer-lo a peu, com l'acostumaven a fer els excursionistes.¹¹⁴

Per acabar-ho d'adobar, la construcció del ferrocarril havia costat més del pressupostat. Charles Masson admetia durant la sessió del Consell d'Administració del 7 de novembre de 1892 que les despeses havien sobrepassat el pressupost amb escreix, però que no coneixia el valor de la desviació. Va afegir que «pendant sept semaines il a été privé de toute communication comptable du bureau de Barcelone et qu'il est resté trop longtemps dans la vague au sujet des dépenses de construction en Août et Septembre». A causa d'unes manifestacions semblants Romà Macaya va sentir-se qüestionat. Va presentar la dimissió, que no li va ser acceptada. Era necessari reduir despeses. Aleshores, el Consell va decidir la supressió del Comitè de Direcció, que formaven Macaya, Masson i Rambert, i va ampliar els poders a l'enginyer en cap de l'explotació Dulong Rosnay.¹¹⁵ Van decidir la supressió dels trens durant la temporada baixa, de novembre a març, ambdós inclosos, tot i que finalment van mantenir una circulació per sentit només els caps de setmana després de negociar-ho amb l'abat Deàs. Van reduir els empleats a la mínima expressió. Per dilatar pagaments, denunciarien el proveïdor dels aparells de via, Roman Abt, amb l'argument que la qualitat dels ginys era defectuosa. Però l'argücia els sortiria

¹¹²«La crise de l'industrie du coton restreint les dépenses de la classe ouvrière, qui forme la principale clientèle de ces trains» Trezième rapport du Conseil d'Administration et comptes au 31 décembre 1903. FGC Fons FMGP [15006/01]

¹¹³ Malgrat que FMGP va invertir força diners en promoció a Thomas Cook & Son, no tenim constància que els proporcionés cap altra contingent de pelegrins. Més endavant es lamentarien que la publicitat no els reportava els beneficis desitjats. *Llibre d'actes del Consell d'Administració (1891-1923)*. Sessió de 25 de setembre de 1894. FGC Fons FMGP [9005/01]

¹¹⁴ ROMERO, LLUÍS D., (1891). «De Barcelona a Montserrat a peu». *L'Avenç*, Núm. 06, 30 de juny.

¹¹⁵ Els enginyers suposarien un maldecap per a la companyia perquè renunciaven successivament al lloc de treball. A Dulong Rosnay el succeiria Charles Goulis, el maig de 1893. A aquest, Robert Farjon, l'abril de 1894. Després vindria Pierre Bruneton el desembre de 1896 Finalment la tardor de 1897 Julien Fuchs Liegme s'establiria a Monistrol i s'hi estaria fins el 1925, quan va morir-hi prematurament. *Llibre d'Actes del Consell d'Administració (1891-1923)*. Sessió del 7 de novembre de 1892. FGC Fons FMGP [9005/01]

malament.¹¹⁶ Amb aquests primers endreços van entomar la solució del pagament dels deutes que havien contret durant la construcció. Especialment, calia cobrir un parell de lletres de canvi que eren a punt de vèncer i que estaven relacionades amb les despeses extraordinàries que havia comportat la construcció del pont del Llobregat. Les opcions que es van explorar demostren el salt qualitatiu que existia entre la pràctica financera suïssa i l'espanyola. De les tres opcions que es van posar sobre la taula els suïssos preferien l'emissió d'accions privilegiades per valor de 300.000 ptes., amb condicions d'interès i reemborsament avantatjoses per als inversors. Tanmateix, els catalans van rebutjar-la i al capdavant els suïssos la van desestimar perquè es van adonar que «les avantages qu'il faudrait concéder à ces titres dont la type et les conditions sont peu communs en Espagne, ne peuvent faire admettre cette solution comme pratique».¹¹⁷ El Consell va decidir finalment l'emissió de 1.200 accions ordinàries. El capital social passaria de 1.500.000 ptes. a 1.800.000, el qual es mantindria invariable fins el 1926. Al costat d'aquesta bateria de mesures van afegir l'activació del projecte al Tibidabo, una línia de negoci que FMGP mantenia a la cartera des dels anys 80 amb l'esperança que seria de fàcil construcció i animaria a la confiança dels inversors en el futur del de Montserrat. Llavors, el 1893 se'l recuperava perquè alguns accionistes suïssos havien percebut a la borsa de París l'interès per una muntanya que podia concentrar fàcilment l'oci de la ciutat de Barcelona.¹¹⁸ Els accionistes catalans, que es mostraven d'acord amb la iniciativa, prenen el compromís de comprar els terrenys al cim en nom de la Societat, «pour établir des restaurants et réaliser un bénéfice par le morcellement de ce qui deviendrait sa propriété».¹¹⁹ En definitiva, per realitzar el que havia somniat Carrera a Montserrat i que els havia estat vedat. Al mateix temps, demanaven a Macaya que s'hi apressés, perquè la concessió els caducava el maig de 1894 «et il n'y a pas temps à perdre si nous voulons construire cette nouvelle ligne».¹²⁰ Però per a la Societat els problemes

¹¹⁶ Inesperadament, l'enginyer Roman Abt viatjaria a Montserrat i comprovaria els defectes pels quals havia estat acusat. Finalment, demostraria que s'havia tractat d'una mala pràctica per part dels agents de la Companyia.

¹¹⁷ *Llibre d'Actes del Consell d'Administració (1891-1923)*. Sessió del 4 de maig de 1893. FGC Fons FMGP [9005/01]

¹¹⁸ Però s'hi introduiria un canvi significatiu, perquè el projecte original d'un ferrocarril cremallera per accedir-hi, proposat per Carrera Sairol, se'l substituiria per un funicular que projectaria l'enginyer suís Robert Nicole amb un cost aproximat de construcció, despeses incloses, d'un milió de francs. *Llibre d'Actes del Consell d'Administració (1891-1923)*. Sessió del 4 de maig de 1893. FGC Fons FMGP [9005/01]

¹¹⁹ *Llibre d'Actes del Consell d'Administració (1891-1923)*. Sessió del 17 de juny de 1893. FGC Fons FMGP [9005/01]

¹²⁰ *Ibid.*

només havien fet que començar. Entre 1893 i 1904 FMGP hauria de fer una suspensió de pagaments, deixaria escapar l'opció que tenia al Tibidabo i faria de convidat de pedra en els va i vens en la reforma i engrandiment del monestir, que afectaven directament els rendiments del seu negoci.

El reguitzell de contrarietats va sembrar la discòrdia entre els catalans i els suïssos en el Consell d'Administració. Hyppolite de Weck acusaria Macaya, Sanmartí i Bosch d'ocultar-li la verdadera situació de la Societat durant un viatge que havia fet a Barcelona, el març de 1894. Amb tot, el Consell va saber fer pinya contra els petits inversors suïssos i els va imposar la suspensió del pagament de les obligacions. El conveni amb els obligacionistes se signaria el 1896, no sense algunes dificultats derivades de les pintoresques propostes de Macaya¹²¹ i de l'actitud d'uns accionistes que volien obtenir un tracte preferent.¹²² Al monestir, la paralització el 1897 de les obres de construcció de les cel·les de Nostra Senyora iniciades el 1894 perquè els pelegrinatges s'havien reduït dràsticament afegia encara més incertesa al futur del negoci.¹²³ En acabat l'any 1898 el Consell diria als accionistes que «il n'est pas besoin d'ajouter de grandes explications sur les causes de semblables diminutions des voyageurs. Le caractère même de notre entreprise devait plus qu'une autre la rendre tributaire des pénibles circonstances qui ont affligé l'Espagne». Ara bé, els socis catalans els havien informat que amb la signatura de la pau l'activitat comercial i industrial havien reprès amb força i es podia confiar que aviat millorarien els resultats de l'explotació del ferrocarril a Montserrat.¹²⁴ Els catalans encara havien fet una altra cosa: havien pispat als suïssos el negoci al Tibidabo.

¹²¹ Macaya proposava bescanviar obligacions per bitllets d'anada i tornada a Montserrat. Chappuis li va respondre que el bescanvi provocaria un mercat derivat de bitllets del ferrocarril que anul·laria els ingressos dels propers anys. *Llibre d'actes del Consell d'Administració (1891-1923)*. Sessió de 25 de setembre de 1894. FGC Fons FMGP [9005/01]; Macaya va protagonitzar un altre refec amb Chappuis perquè els catalans repartien abonaments anuals sense el control dels suïssos, la qual cosa minava els ingressos de la Societat. *Ibid*, Sessió de 21 de gener de 1896.

¹²² Al conveni s'hi van sumar 1915 obligacions de les quals només 48 eren a Barcelona. *Llibre d'actes del Consell d'Administració (1891-1923)*. Sessió de 5 de juliol de 1897.

¹²³ L'inici de les obres havia estat comunicada per l'enginyer Farjon el setembre de 1894 i havia estat interpretada pel Consell com l'oportunitat que esperaven per animar el negoci a Montserrat. *Septième rapport du Conseil d'Administration et comptes au 31 décembre 1897*. FGC Fons FMGP [15006/01]

¹²⁴ *Huitième rapport du Conseil d'Administration et comptes au 31 décembre 1898*. FGC Fons FMGP [15006/01]

Una represa i un topant: el paper de LARSA

El 1904 el rei Alfons XIII havia fet una visita a Montserrat per posar la primera pedra al monument dels herois del Bruc. La visita real havia dut al monestir una gentada que majoritàriament havien fet servir el tren, amb efectes balsàmics en el compte de resultats d'exploració.¹²⁵ La circumstància va motivar que el juny de 1905 FMGP pogués pagar per primera vegada els seus obligacionistes, tot i que en les condicions d'interès variable estipulades al conveni de 1896. Els números milloraven en consonància a l'activitat constructora del monestir. Les obres de condicionament i millora eren una realitat. Es van completar les del cambril, que havien estat iniciades el 1876, i es van reiniciar les del presbiteri i les de la nau de l'església. El 1906 es completaria l'adequació de totes les capelles. Per a l'acomodament dels pelegrins es van reprendre les obres a les cel·les de Nostra Senyora, que acabarien el 1904. Abans havien estat construïdes les de Sant Josep (1889-1891) i ampliades les de Sant Ildefons (1892-1893).¹²⁶ Encara, els voltants del monestir s'omplirien de monuments commemoratius entre els quals despuntava el Rosari Monumental. La congregació monàstica montserratina es multiplicava i la componien una trentena de germans. L'Església catalana havia atenuat els enfrontaments interns. L'abat Deàs s'havia allunyat de Fèlix Sardà i acostat a Jaume Collell, als postulats de Josep Torras i Bages. Torras havia publicat *La tradició catalana*, el 1892 i, posteriorment, el 1899, fundat La lliga Espiritual de la Mare de Déu de Montserrat, per a «la total reconstitució espiritual i temporal del poble català».

Per a FMGP aquests anys van transcórrer per un itinerari empresarial ple de contradiccions. La millora en les recaptacions, que els demostrava que Montserrat s'acostava al model que ells, els suïssos, havien cregut tenir al davant vint anys enrere, resultava prou consistent per fonamentar nous projectes però insuficient per finançar-los. La Societat es debatria en aquestes angoixes. Els administradors suïssos d'FMGP prenen consciència que amb el nou segle Catalunya havia iniciat una etapa econòmica de

¹²⁵ Resulta sorprenent que alguns dels arquitectes que van participar en la restauració arquitectònica de Montserrat proposessin al seu torn la construcció d'un mitjà mecànic d'accés. Ho faria el 1891 Francisco de Paula Villar Carmona quan presentaria un ascensor (*La Veu de Catalunya*, 5 d'abril de 1891). més endavant el germà de l'arquitecte Josep Pericas obtindria la concessió del telefèric a Sant Jeroni (un telefèric de Montserrat a Sant Jeroni havia estat estudiat el 1896 per Leonardo Torres Quevedo, amb el qual havia col·laborat l'enginyer d'FMGP, Farjon (*Llibre d'Actes...*, Sessió de 18 de juny de 1896); finalment l'entrada en escena de Josep Puig i Cadafalch ens resulta indestruïble de la construcció del funicular de Sant Joan i del canvi de mans d'FMGP, el 1923.

¹²⁶ MASSOT MONTANER, J. (1979). *Els creadors ...*, p. 50-51.

creixement. Al país s'hi coïen grans iniciatives empresarials. N'hi havia que haurien de tenir un impacte favorable en el negoci que FMGP duia entre mans. La primera que va cridar-los l'atenció va ser la notícia que NORTE posaria una doble via entre Barcelona i Terrassa.¹²⁷ Montserrat seria a poc més de dues hores del centre de la capital. A més, una companyia que acabava de constituir-se amb capital belga, Caminos de Hierro del Nordeste de España (CHNE), es proposava la construcció d'una línia tota nova de Barcelona a Manresa, que passaria per Monistrol.¹²⁸ Per a Julien Fuchs, enginyer en cap de l'explotació d'FMGP, la doble artèria serviria tota la regió que alimentava la línia del cremallera i escriuria als seus superiors que també «permettra aux populations des provinces de Tarragona i Valencia de se rendre a Montserrat sans passer par Barcelone.»¹²⁹ Unes previsions tan favorables van dur FMGP a decidir unes primeres inversions. Modificaria completament l'estació de Monistrol-Partida per situar les seves vies al mateix nivell que les de NORTE, tot i la complexitat tècnica de la solució, que era conseqüència de la diferència d'altura d'una i altra i l'escassetat de l'espai.¹³⁰ Complementàriament, iniciarien un seguit d'adquisicions de material mòbil per ampliar la capacitat dels trens, que mantindrien fins el 1923.¹³¹

Taula 8. Nombre de viatgers del cremallera de Montserrat.

1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901
n/d	n/d	n/d	n/d	69.101	n/d	n/d	n/d	84.011	78.389
1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911
79.867	78.947	99.051	83.211	85.222	86.187	90.226	73.558	81.931	90.511
1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921
91.060	103.635	85.174	93.598	93.963	84.591	92.248	110.508		

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [15006/01], [9005/01] i *Gaceta de los Caminos de Hierro*.

¹²⁷ «La Compagnie du Nord, avec laquelle nous continuons à entretenir d'excellents rapports, installe actuellement une double voie sur le parcours Barcelone-Tarrasa. Elle aura pour effet de permettre une marche des trains plus rapide et leur croisement en gare de Monistrol», *Seizième rapport du Conseil d'administration et comptes au 31 décembre 1906*. FGC Fons FMGP [15006/01]

¹²⁸ Després de diferents vicissituds aquest ferrocarril s'inauguraria el 1922, promogut per la Compañía General de los Ferrocarriles Catalanes (CGFC).

¹²⁹ FGC Fons FMGP [15006/01]

¹³⁰ La construcció del nou ramal esdevindria en una llarga peripècia. A FMGP li costaria molt encertar amb la solució del projecte definitiu. Més endavant, la I Guerra Mundial faria que NORTE, de capital majoritàriament francès, aturés les obres previstes.

¹³¹ FMGP adquiriria, en diferents tongades, nous cotxes de viatgers i milloraria els que tenia. Ara bé, sempre de 3a classe. Instal·laria reescalfadors en quatre locomotores per millorar-ne el rendiment i n'adquiriria tres més, dues de segona mà a companyies en les quals els accionistes suïssos tenien interessos, i una de completament nova, que arribaria el 1923, quan els catalans s'havien fet amb el control de la Societat.

L'observació del nombre de viatgers anuals que va transportar el ferrocarril (Taula 8) ens demostra la consolidació del negoci que acabem de descriure. Entre 1896 i 1913 la Societat gairebé va doblar la venda de bitllets.¹³² El creixement no es faria sense ensurts. La Setmana Tràgica, el juliol de 1909, provocaria una dramàtica disminució dels ingressos que «sont [...] ressenties fortement des évènements politiques de juillet a Barcelona et dans la province. Il n'en est résulté aucun dégâts à la ligne non plus aux installations»¹³³ Més endavant, el 1914 l'atzucac de la I Guerra Mundial faria baixar el nombre de viatgers, però els bons negocis que Espanya faria amb la neutralitat els augmentaria de nou. Amb tot, l'alça desmesurada dels preus del carbó, que es van multiplicar per vuit, i la seva escassetat, provocarien molts maldecaps en l'explotació de la línia i esborrarien la possibilitat dels beneficis.

Però tornem al 1909, perquè FMGP va registrar un parell més de fets que ens fan pensar en la consolidació de la centralitat religiosa de Montserrat, que la faria esdevenir ben aviat una destinació de masses. D'una banda, Thomas Cook & Son havia inclòs Montserrat en el seu catàleg *Comment voir Barcelone*, i també ho havia fet la Sociedad de Atracción de Forasteros (SAF) al seu primer catàleg promocional.¹³⁴ Per tant, malgrat les especificitats s'inscrivien en el circuit de les destinacions turístiques del seu temps. De l'altra, FMGP prenia consciència que la competència dels vehicles automòbil que ascendien per la carretera era cada vegada més important. Seria en aquesta cruïlla d'esperances i amenaces que l'enginyer Julien Fuchs proposaria la prolongació del ferrocarril cremallera al cim de Sant Jeroni. L'assoliment ferroviari del cim de Sant Jeroni no era una novetat. Durant el banquet celebrat amb motiu de la inauguració de les obres del cremallera, el 3 de gener de 1882, va brindar-se perquè la locomotora de vapor conquerís aquell cim.¹³⁵ Llavors, veus com la de Valentí Almirall haurien volgut que la locomotora del progrés tragués Montserrat de la foscor, que la ciència vencés la religió. Però el 1909 les coses eren molt diferents i un projecte de prolongació de la línia del

¹³² Per a FMGP, i per a les companyies ferroviàries en general, un viatger equivalia a un bitllet simple. Per tant, en el cas de Montserrat, però molt especialment a Núria, en què gairebé tots els viatgers compraven bitllets d'anada i tornada, sovint combinats, caldria dividir per dos la xifra de viatgers per obtenir una aproximació al nombre de visitants.

¹³³ Les pèrdues les van quantificar en 39.400 pessetes, una suma considerable.

¹³⁴ Llibre d'actes del Consell d'Administració (1891.1923). Sessió de 4 de maig de 1909; Per al coneixement de la SAF vegeu: SAIDA PALOU RUBIO, (2017). *Barcelona destinació turística. Un segle d'imatges i promoció pública*, Vitel·la.

¹³⁵ *La Esquella de la Torratxa*. Núm. 156, 7 de gener de 1882, p. 2.

ferrocarril requeria de l'aquiescència dels campions de la muntanya, dels seguidors de Josep Torras i Bages.

La gestació del projecte es va dilatar entre 1909 i 1911, quan finalment es va presentar una memòria completa i detallada i va ser sol·licitada la concessió administrativa. L'objectiu era posar a l'abast de tothom «un panorama incomparable el cual se extiende desde los picos nevados de los Pirineos hasta el mar Mediterráneo y en días muy claros se divisa hasta las montañas de las Islas Baleares».¹³⁶ En resum, que el tren es proposava exclusivament per al gaudi del paisatge. L'enginyer Fuchs havia comunicat al Consell que, en un principi, l'abat Josep Deàs no s'oposava a la construcció, és a dir, que estava disposat a cedir terrenys de la seva propietat. Però per als suïssos hi havia dues qüestions que calia resoldre abans d'iniciar els treballs: els diners per finançar-los i «l'assurance formelle qu'elle pourra construire un hôtel a San Geronimo.»¹³⁷ FMGP tot just sortia d'una etapa econòmicament molt difícil i als homes que l'administraven no els semblava factible l'establiment d'una segona hipoteca sobre la vella línia per tal de cobrir les despeses de la nova. Masson i Chappuis estaven convençuts que era impossible que a Suïssa apareguessin els diners per al finançament de la construcció, per la qual cosa instaven Macaya i Bosch perquè els busquessin a Barcelona on els afers econòmics, segons era públic a Suïssa, anaven molt bé.¹³⁸ Per tant, novament, els catalans es comprometien a buscar a Barcelona inversors per pagar la prolongació de la línia i, fins i tot, esdevenir ells els sol·licitants de la concessió per després transferir-la a FMGP.¹³⁹ Les oportunitats de nous negocis demostraven que la munió de gent que ascendia al monestir

¹³⁶ La descripció resulta idèntica a la que havia defensat Joaquim Carrera Sairol al projecte primitiu de ferrocarril a Montserrat, del 1881. Veure: JULIEN FUCHS LIEGME, (1911) *Proyecto de un ferro-carril con cremallera, sistema Abt, de la estación de Montserrat a la Ermita de San Gerónimo situada en la cúspide de Montserrat*, FGC Fons FMGP [7009/06]

¹³⁷ FMGP estava convençuda que si el negoci a Montserrat no creixia més era per falta d'allotjaments. Ho havien manifestat clarament als seus accionistes el 1908: «comme de coutume, la pénurie de logements au couvent s'est fait vivement sentir sans que nous puissions pour le moment entrevoir une amélioration à cet état de choses. Pendant le fort de la saison nombreux sont les voyageurs renonçant à une excursion à Montserrat, ensuite de Communications dans les journaux annonçant qu'il n'y a plus de place disponible.[...] Actuellement celles ne peuvent plus guère dépendre que des conditions atmosphériques plus ou moins favorables et de la situation plus ou moins prospère des régions industrielles où s'organisent les pèlerinages». Dix-huitième rapport du Conseil d'Administration et comptes au 31 décembre 1908. FGC Fons FMGP [15006/01]

¹³⁸ Se'ns fa difícil d'entendre que després del que havia succeït amb la concessió del Tibidabo els suïssos volguessin repetir la recepta amb els mateixos socis, però les limitacions de la documentació que hem consultat no permeten completar una visió més ben caracteritzada de la situació.

¹³⁹ Romà Macaya i Ròmul Bosch i Alsina van entrevistar-se amb Josep Deàs, el març de 1911, que no va respondre categòricament ni si ni no. *Llibre d'actes del Consell d'Administració (1891-1923)*. Sessió del Consell de 7 d'abril de 1911.

s'havia tornat més complexa, a cavall de les transformacions de la societat catalana que a la vegada transformava la seva mirada a la muntanya.¹⁴⁰

De resultes, Josep Deàs va prendre una decisió cabdal i de fortes repercussions, també per al futur d'FMGP. Va fundar una societat mercantil que administraria els béns immobles de la comunitat per sostroure'ls de qualsevol eventualitat secular, que duria per nom La Agrícola Regional, S.A. (LARSA). LARSA va ser fundada com un mitjà per evitar que els monjos, que des del 1887 havien adquirit diferents propietats a la muntanya de Montserrat, poguessin veure-se'n desposseïts. Hem d'entendre la temença de l'abat en el procés històric del monestir, però també en la particularitat del recinte estricte, que en els darrers anys havia acollit tot un seguit d'inversions econòmiques, que la informació de què disposava Deàs li demostrava que era de propietat dubtosa.¹⁴¹ Aviat, va prendre una altra decisió encara més rellevant: va cedir l'abadiat a Antoni M. Marcet Poal. L'elecció del nou abat coadjutor sembla que va proporcionar una gran alegria a FMGP, perquè «ce dernier [Marcet] projetterait d'importantes améliorations à l'ensemble des constructions du Couvent et même l'édification d'un nouveau bâtiment sous la direction d'un architecte de Barcelone. Les transports qui en résulteraient bonifieraient nos recettes».¹⁴²

L'actitud tradicionalment esquerpa de Deàs, el cademat que havia posat al monestir, havia provocat l'establiment de la Colònia Puig en els terrenys disponibles immediatament propers als seus. La Colònia Puig havia esdevingut un lloc d'esbarjo popular en mans d'un republicà radical que havia sabut connectar amb Barcelona a través d'una línia regular de transport per carretera.¹⁴³ Des de l'inici de l'abadiat Marcet va mostrar-se oposat a l'aparició d'un altre cas semblant a la muntanya, però tampoc no li semblava malament el projecte que ofería FMGP. Tanmateix, obrir una nova via d'accés ofería uns riscos que convenia meditar detingudament. L'esclat de la I Guerra Mundial

¹⁴⁰ ROMA CASANOVAS, F. (2004). *Del paradís a la nació. La muntanya de Catalunya, segles XV-XX*, Cossetània.

¹⁴¹ FERNÁNDEZ ROCA, J. (2010). «Monks and businessmen in Catalonia: the Benedictines of Montserrat (1900–1936)». *Enterprise & Society* 11.2, p. 242-274.

¹⁴² *Llibre d'actes del Consell d'Administració (1891-1923)*. Sessió de 13 de maig de 1913. FGC Fons FMGP [9005/01]

¹⁴³ El propietari de la Colònia Puig, Josep Esplugas Puig, militava, el 1911, en el Partit Republicà Radical d'Alejandro Lerroux. De professió, fotògraf, amb estudi al carrer de Pelai (*El Diluvio*, 13 de març de 1911, p. 9; *La Esquella de la Torratxa*, 17 de març de 1911, p.10). El servei de transport va ser inaugurat el 15 de març de 1917 amb vehicles-òmnibus Hispano Suïza. La notícia va ser profusament divulgada a la premsa local i regional. Entre d'altres, a el *Diari de Vilanova*, 14 de març de 1917, p.5, i també al republicà *El Diluvio*, 14 de març de 1917, p.19. No la trobem, però, en la premsa conservadora catòlica.

aturaria en sec les pretensions d'FMGP a Sant Jeroni. Els turistes desapareixerien de Suïssa, el negoci hoteler helvètic se'n ressentiria vivament i afebliria els homes de negoci d'aquella nacionalitat que controlaven la Societat. Marcet devia adonar-se de l'oportunitat que li oferia la conjuntura internacional per fer-se amb el control dels accessos a la muntanya. Per reblar el cademat que havia iniciat Deàs.

L'actitud d'Antoni M. Marcet en aquests anys no pot deixar-se de banda de l'evolució política i cultural de Catalunya. Enric Ucelay afirma que «el catalanismo lliguero rehuyó hacer de escudo de la Iglésia»¹⁴⁴, però Marcet va trobar la manera d'acostar-se'ls a través del foment de la cultura. D'aquesta característica en parlarem tot seguit. De moment, direm que l'abat de Montserrat va visitar l'octubre de 1913 el Primer Congrés d'Art Cristià, que tenia lloc a Barcelona, i que presidia Josep Puig i Cadafalch. Que, posteriorment, i de resultes del Congrés, un grup «de molt honorables membres de la clerecia secular» s'hi adreçaven per demanar-li l'organització a Montserrat d'un Congrés Litúrgic, que tindria lloc el juliol del 1915.¹⁴⁵ De fet, Puig militava en la Lliga Regionalista i en la Lliga espiritual de la Mare de Déu de Montserrat,¹⁴⁶ però també ho feia l'advocat barceloní Josep Rogent Pedrosa, fill de l'arquitecte Elies Rogent Amat. D'alguna manera que no coneixem, potser per mediació de Macaya i Bosch, Puig i Rogent devien interpretar positivament el projecte de FMGP a Sant Jeroni. Com hem advertit, la guerra havia debilitat la posició dels suïssos i ambdós aconseguirien que a Barcelona apareguessin els diners per tirar endavant el projecte. Semblantment al que havia succeït al Tibidabo, el ferrocarril cremallera seria substituït per un funicular, amb la qual cosa podia sol·licitar-se una nova concessió feta per nous demandants, en aquest cas, amb destinació a Sant Joan. Amb l'objectiu ben clar un grup d'homes propers a l'abat Marcet, alguns dels quals regien els destins de LARSA, capitanejats per Rogent, van fundar la Compañía Auxiliar de Funiculares y Ascensores (CAFA) i van prendre el relleu a la iniciativa d'FMGP.¹⁴⁷

¹⁴⁴ UCELAY DA CAL, E. (2003). *El imperialismo catalán. Prat de la Riba, Cambó, D'Ors y la conquista de España*. Edhasa, p.382

¹⁴⁵ MASSOT MONTANER, J. (1979). *Els constructors...* p. 87-88.

¹⁴⁶ UCELAY DA CAL, E. (2003). *El imperialismo catalán...*,p. 384

¹⁴⁷ En aquest grup s'hi comptaven el germà i el cosí germà de l'abat, Miquel Marcet Poal i Joan Marcet Palet, respectivament. Joan Marcet era vicepresident de LARSA. Tots dos entrarien en l'accionariat d'FMGP, el 1923.

2. El que va de Montserrat a Núria (1917-1931)

Als capítols precedents hem descrit l'intent d'aplicació del model suís d'indústria dels forasters, que ha d'entendre's en la convergència de dos marcs conceptuals concrets, que hem exposat i que ara resumim, abans d'anar més enllà. El primer, que la bellesa dels Alps podia ser mercantilitzada com qualsevol bé de consum. Per assolir-ho era necessari transformar la bellesa perquè es convertís en una mercaderia. En unes altres paraules, havia d'inventar-se el paisatge.¹⁴⁸ Però la invenció del paisatge no constituïa un fenomen neutre. El que es posava en joc amb la mercantilització del paisatge era la propagació d'uns valors nacionals —del mite cívic de Suïssa— i la capacitat de fer-ne la pedra angular de l'economia. Complementàriament, la prematura recepció del model a Montserrat demostrava el que havia observat amb caràcter general Laurent Tissot, que circulava ràpidament per tot el món a la vegada que proporcionava representacions i pràctiques que eren prou flexibles per satisfer les necessitats alpines de cada regió.¹⁴⁹ El segon marc es despenia de la suggeridora relació que l'arquitecte Josep M. Garcia Fuentes havia establert en la seva tesi doctoral entre la visita de Wilhem Humboldt a Montserrat, la controvèrsia que va mantenir amb Johan W. Goethe i la connexió intel·lectual de Víctor Balaguer Cirera amb aquells homes, a través de la introducció a Catalunya de les idees del romanticisme alemany.¹⁵⁰ Aleshores, la recepció del model suís d'indústria dels forasters —el ferrocarril a cremallera i la construcció d'hotels, xalets, escoles i un observatori astronòmic, que havien estat sol·licitats el 1877— podia

¹⁴⁸ LORENZETTI, L & SUMI, C. (2012). «Le Saint-Gothard et la construction d'un paysage de réseaux, XIXe-XXe siècles». En: *Le paysage des réseaux : les routes historiques. Actes du 135e Congrès national des sociétés historiques et scientifiques*, « Paysages », Neuchâtel, 2010. Paris: Editions du CTHS, pp. 59-72. (Actes des congrès nationaux des sociétés historiques et scientifiques, 135-9)

¹⁴⁹ TISSOT, L. (2011). «From Alpine tourism to the «Alpinization» of tourism», *Tourism beyond the nation: A transnational approach to european tourism history*, Ed. G.E. Zuelow, Ashgate, p. 59-78.

¹⁵⁰ GARCÍA FUENTES, J. M. (2012). *La construcció del Montserrat modern*, [Tesi Doctoral]. Escola Tècnica Superior d'Arquitectura del Vallés – Universitat Politècnica de Catalunya, p. 173.

ressignificar-se en la percepció de Montserrat que Garcia atribuïa a Víctor Balaguer, que per fer-se efectiva hauria trobat una transmissió adequada entre els sectors clericals filoliberals dels anys cinquanta i seixanta del segle XIX.

Fins ara hem introduït el lector en el llarg y complex periple de l'adaptació del model a la particular idiosincràsia de Montserrat. Hem vist que els marcs que havien servit de coixí en la formulació del projecte de Carrera Sairol van resultar inoperatius per aplicar-lo. Perquè a les conseqüències de la crisi econòmica de la qual hem parlat s'hi havien afegit que el cim de Montserrat havia estat cedit per l'Estat al bisbe de Barcelona¹⁵¹ y perquè l'Església catalana i espanyola s'havien enredat en una lluita intestina que en la seva expressió final va tenir repercussions directes i decisives en el model de negoci que FMGP havia prefigurat, especialment el dels nous gestors suïssos, que també hem descrit. Òbviament, el resultat de l'adaptació condicionaria la fesomia del futur projecte de Núria.

Així doncs, durant el darrer decenni del segle XIX el negoci d'FMGP no va anar bé perquè la destinació no mostrava la característica diversitat amb què ha estat presentada en nombroses publicacions divulgatives. Les variacions en el flux de viatgers del ferrocarril ens han fet pensar que la consolidació d'un Montserrat de masses catòliques no va tenir lloc fins que no es va donar una coincidència doble: l'apaivagament de la disputa entre els catòlics integristes i els conciliadors i el basculament de la representativitat política catalana des dels partits dinàstics a als regionalistes, a partir de 1901. Dit d'una altra manera, *l'imperialisme* de Montserrat que pretenia Josep Torras i Bages no va resultar formalment operatiu fins passada la primera desena del segle XX, possiblement, en relació a l'auge paral·lel de l'anticlericalisme. Va ser llavors —i potser per aquest darrer motiu— quan els romeus van acudir massivament a Montserrat. També va ser el moment a partir del qual el seu perfil adquiriria una major complexitat i integrarien l'experiència del gaudi del paisatge a la de la pràctica votiva. Hem considerat que la fundació de LARSA, el 1912, constitueix la balda definitiva del procés. L'entrada en beneficis d'FMGP i les expectatives de nous projectes a la muntanya també són un testimoni clar. L'aparició d'un grup financer proper a l'abat Marcet que el recolzarà en la

¹⁵¹ Por R.O. de 15 de noviembre de 1879, del Ministerio de Hacienda, el Estado cedió 454,222 ha. de las 1.407,70 de que se componían los terrenos públicos en la montaña de Montserrat. No he localizado la publicación de la RO. Una consulta a los técnicos del BOE indica que no se publicó. La información proviene de: ANC Fons Districte Forestal de Barcelona 490/2503 (aprofitaments forestals de la Muntanya de Montserrat).

gestió de LARSA i que, el 1917, constituirà la CAFA i, el 1923, prendrà el control d'FMGP, després de desempallegar-se dels gestors suïssos, rebla la nostra presumpció.

Els capítols precedents eren necessaris per comprendre els anys esplendorosos d'FMGP a Montserrat, que van fonamentar el projecte de Núria. Ens trobem al davant d'un afer de llarga durada, que transita i es recolza en les construccions simbòliques de tres etapes polítiques i culturals del catalanisme: la Renaixença, el Modernisme i el Noucentisme. D'ara en endavant interpretarem el procés de construcció simbòlica de la muntanya, a Catalunya, i el relacionarem amb uns altres factors que van condicionar les iniciatives de transformació material d'FMGP. Veurem que l'aplicació del model suïss d'indústria dels forasters a Montserrat resultarà una joguina en mans del catolicisme social que la sotmetrà al ritme particular del Monestir. Veurem, també, que després del 1924 la política dictatorial de Miguel Primo de Rivera interferirà decisivament en aquest matrimoni de conveniències. Finalment, amb l'adveniment de la República el 1931 sorgiran uns nous actors que disputaran als antics el control simbòlic i material del lloc.

La muntanya, la nostra pàtria

De les diferents produccions literàries de la Renaixença ens interessa la poesia ruralista que cantava el paisatge i la seva gent, la que establia la identificació de la tradició amb el territori. La modalitat seria exitosament introduïda en la mentalitat burgesa catalana per un bon nombre d'escriptors entre els quals destaca inequívocament Jacint Verdaguer Santaló. Josep M Fradera ha escrit que en la producció de Verdaguer despunta «el sentit d'oposició dicotòmica entre la Muntanya i el món exterior, en particular amb Barcelona, o Babilònia».¹⁵² La muntanya exemplificava per a l'escriptor els valors tradicionals, hi habitaven els records de joventut, els jocs, les cançons i els costums. La ciutat escampava els valors impersonals del capitalisme industrial.

Verdaguer formava part del grup dels integristes escindits, que hem presentat quan hem parlat del cademat de Montserrat. S'havia educat a la ciutat de Vic, que hi havia qui la considerava la capital de la muntanya. Però també gaudia de sòlides connexions polítiques i culturals a Barcelona. És per aquesta ambivalència personal que els valors

¹⁵² FRADERA BARCELÓ, J. M., (1986). «Entre la Muntanya i Babilònia: nota sobre el substrat ideològic del primer Verdaguer», *Anuari Verdaguer*, p. 132.

muntanyesos que impregnaven la seva poesia, i la d'altres jocfloralistes que en seguiran l'estela, podran ser assumits per la burgesia urbana i esdevenir el fonament d'una moral que serà projectada sobre tot Catalunya.¹⁵³ Seria aquesta burgesia urbana la que consideraria les muntanyes el bressol de la seva pròpia tradició. Potser ha estat Joan Lluís Marfany qui ho ha expressat d'una manera més rotunda:

Aquesta essència de catalanitat podia condensar-se tota ella, poderosament, en un sol element paisatgístic que, magnificat fora de tota proporció per les seves virtualitats simbòliques, n'obliterava tots els altres i s'estenia idealment a tot el territori. [...] El més freqüent era, però, que aquest element paisatgístic essencial fos, per al nacionalisme català, la muntanya.¹⁵⁴

Però quan la muntanya va voler conquerir *Babilònia*, aquesta se li va enfil·lar amb la intenció de transformar-la. El coneixement que es tenia a Barcelona del model suís d'indústria dels forasters, des de finals de la dècada dels anys 70 del segle XIX, que se sabia que creava riquesa perquè era al mateix temps un model estètic i econòmic fonamentat en el mite cívic helvètic, oferia a la burgesia catalana la possibilitat de fer rendible una construcció simbòlica que fins aleshores només havia viscut en la literatura. FMGP havia ensenyat a Montserrat que amb la posada en funcionament del ferrocarril cremallera, després que es van desfer alguns dels nusos que frenaven l'aplicació del doble model, moral i turístic, el mecanisme rutllava ràpidament i proporcionava els fruits desitjats. Montserrat podia exercir l'imperialisme de la tradició catòlica sobre les construccions polítiques i culturals del regionalisme i, encara, donar diners. L'encaix de Montserrat en les construccions que citem tindria en el futur una importància cabdal. Joan Maragall va expressar-ho ben clarament:

La imagen [de la muntanya de Montserrat] va penetrando, penetrando el alma del pueblo, grabándose en ella, enlazándose con su historia, con sus costumbres, con sus glorias y sus desastres, con los campos redimidos de la sequía, con la tribulación de cada familia, con el nombre querido de los hijos; y la imagen reina en los corazones, y su montaña reina en las tierras, y en las visiones de los mares lejanos, y al fin montaña y tierra, imagen y alma popular, vienen a formar una sublime amalgama, una sola cosa, un espíritu grande.¹⁵⁵

¹⁵³ FRADERA BARCELÓ, J. M., (1986). «Entre la Muntanya i Babilònia: nota sobre el substrat ideològic del primer Verdaguer», *Anuari Verdaguer*, p. 131-138.

¹⁵⁴ MARFANY GARCIA, J. L. (1993). «El paisatge, el nacionalisme i la Renaixença», *Estudi General..*

¹⁵⁵ MARAGALL GORINA, J. (1912). «Montserrat», *Articulos, IV. Obra Completa*, Gustavo Gili Editor, 1912, p. 176-177.

L'adaptació del model a Montserrat satisfieia, al capdavant, el que perseguien les elits burgeses que no era una altra cosa que la consolidació d'un ordre social que perpetués la propietat privada en uns anys en què l'amenaçaven les ideologies socialista i anarquista. Però ens equivocaríem si consideréssim que aquell Montserrat de fàcil accés per ferrocarril per fer-hi peregrinacions parroquials es tractava d'una maniobra exclusiva de les elits. L'aprofitament del poder de les commemoracions religioses per a la preservació de la tradició de la nació i la seva focalització en un paisatge concret que, de retruc, reforçava la identitat nacional, no era una qüestió que interessés només la burgesia catalana, sinó que interessava àmplies capes de les classes mitjanes i baixes del país. El fenomen tenia lloc arreu d'Europa. Per al cas de França Zola el manifestava amb gran claredat:

—Mire usted, reverendo padre; el único recurso, el verdadero triunfo consistiría en traer aquí en masa [a Lorda, a la muntanya] a todos los obreros de las ciudades. Yo no voy a preocuparme ni a pensar en otra cosa más que en eso. ¡Ojalá fuera posible dar vida a una democracia católica!¹⁵⁶

Hem de retenir que, de la mateixa manera que el glossador de Montserrat era un seglar, Émile Zola posava l'afirmació en boca de l'imaginari magistrat Berthaud. Era així perquè el paper dels seglars catòlics en la revitalització de les devocions populars havia de resultar decisiu en un moment en què l'Església es ressituava enfront del poder institucional. Es tractava d'un catolicisme popular viscut des de la quotidianitat, el de les creences i els ritus, els símbols i les festes del poble cristià, en definitiva, el de les tradicions.¹⁵⁷ Un grup que va saber treure partit dels recursos moderns per a la mobilització, com ho eren l'accés als mitjans de comunicació, l'extensió de l'educació, les grans manifestacions i peregrinacions o la significació de la dona.¹⁵⁸ A Catalunya, aquests van formalitzar la seva adscripció a la modernitat quan es van fer presents en l'escenari de la comunicació en català —un element d'impacte transcendent en una societat de masses— amb la publicació de *La Veu de Catalunya* (1891), *El Poble Català* (1904) o *Patufet* (1904), que van assolir uns índex de distribució remarcables. Encara una altra mostra del vigor i amplitud de la voluntat de fer-se omnipresents va ser la fundació,

¹⁵⁶ ZOLA, É. (1894/esp.1934) *Lourdes*. M. Aguilar Editor, p. 560-561.

¹⁵⁷ ANDERMATT, U. (1994/1 ed. 1984). *La catholicisme au défi de la modernité. L'histoire sociale des catholiques suisses aux XIX et XX siècles*, Lausanne, Payot, p. 53.

¹⁵⁸ RAMON SOLANS, F. J. (2015). «"El catolicismo tiene masas"». *Nación, política y movilización en España, 1868-1931*. *Historia Contemporánea* 51, p. 431.

el 1913, del *Foment de la Pietat Catalana* amb la finalitat de fer edicions de llibres religiosos per al poble, que fins al 1936 va distribuir més de cinc milions d'exemplars de les seves publicacions.¹⁵⁹ Una mica abans, el 1920, Josep M. Folch i Torres havia promogut els agrupament infantils dels *Pomells de Joventut*, amb una triple característica moral, patriòtica i cristiana, que sumarien 50.000 afiliats. Indissociable dels fenòmens al·ludits, cal situar la publicació el 1906 de *La nacionalitat catalana*, escrita per Enric Prat de la Riba, que es materialitzaria en la direcció política de la Lliga Regionalista i de la Mancomunitat de Catalunya. Un procés, el de la recerca d'una via moderna per a la tradició, en el qual tindrà un paper fonamental l'excursionisme, el motiu pel qual el bisbe d'Urgell Joan Benlloch triaria el 1916 la seu del Centre Excursionista de Catalunya (CEC) per a la presentació d'un projecte d'engrandiment del Santuari de Núria.

L'excursionisme va actuar de transmissor necessari entre la construcció simbòlica i la material de les muntanyes de Catalunya. Els primers excursionistes —citem alguns dels seus dirigents, Ramon Arabia, Francesc Maspons Labrós, Jaume Massó Torrents o Cèsar August Torras— donaven gruix al grup dels catòlics seglars que perseguien la revitalització de la tradició cristiana. Uns homes que van anar a la muntanya per satisfer la imatge que s'havien format a partir de les visions literàries de la Renaixença. Jordi Martí Henneberg ha afirmat que l'excursionisme actuarà de propagador dels interessos de la burgesia, entre els quals, «l'arrelament del nacionalisme, la integració dominical de les classes socials i la recerca d'activitats d'esbarjo equilibradores en relació al món del treball».¹⁶⁰ En conseqüència, els excursionistes associaran les muntanyes al que havien après de la literatura burgesa catalana, que havia fixat la mirada en la tradició medieval, que havia cantat que elles eren el bressol de la pàtria. Era per les virtuts primigènies que els havien atribuït poetes de la importància de Verdaguer que adquirien la potència regeneradora, la capacitat de fer tornar a l'ordre moral de la doctrina cristiana les masses *engolfades* de les ciutats. Però en el seu caminar els excursionistes catalans van arribar a diferents cruïlles. Una d'elles els obligava a triar la muntanya que volien. Perquè la muntanya podia esdevenir una institució moral i podia transformar-se, també, en un negoci turístic. És a dir, que de resultes de les virtuts simbòliques que li havien estat atribuïdes incorporés les vies de comunicació de masses —carreteres, ferrocarrils i

¹⁵⁹ MASSOT MONTANER, J. (1973). *Aproximació a la història religiosa de la Catalunya contemporània*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat, p. 29.

¹⁶⁰ MARTÍ HENNEBERG, J. (1994). *L'excursionisme científic*, Barcelona, Altafulla, p.53.

funiculars— i els imprescindibles espais arquitectònics d'acollida —refugis, hostatgeries o hotels— de la dimensió suficient perquè satisfessin les necessitats dels que els demandaven.

L'agost del 1879 Ramon Arabia Solanas havia acudit en nom de l'Associació d'Excursions Catalana a la primera trobada internacional de Clubs Alpins que havia tingut lloc a Ginebra. En aquella ocasió els Alps apareixien davant els congressistes com un lloc de comunió internacional. La bellesa de les muntanyes no ofería discussió. Però per a la seva conquesta calia resoldre alguns aspectes relacionats amb la intendència. Així va anar que el temps de les reunions el va consumir les discussions sobre la forma i el fons dels establiments que els havien d'hostatjar i les fórmules per negociar els descomptes que els feien les companyies de ferrocarrils.¹⁶¹ Dos anys més tard, Francesc Maspons Labrós i Cèsar August Torras havien assistit a diferents reunions de la secció rossellonesa del Club Alpin Français (CAF). La secció s'havia fragmentat de bon començament entre els que volien salvaguardar intactes els valors simbòlics de la muntanya, en aquell cas, els del Canigó, i els que volien aprofitar-los per a l'expressió de la vida mundana.¹⁶² No era una polèmica nova. Havia obligat el Swiss Alpin Club (SAC) a prendre una posició, quan la construcció de ferrocarrils a la Vall de la Jungfrau va arribar al seu clímax i obria els Alps als especuladors de tota mena que pretenien satisfer les ànsies dels visitants, quan hi volien accedir per admirar-los i redimir-s'hi en ells. Per tant, considerem que és en la tensió dialèctica pel doble aprofitament —simbòlic i material— que hem d'entendre la fragmentació que també a Barcelona va patir l'excursionisme en aquells anys. De resultes, l'Associació d'Excursions Catalana s'escindiria i en sorgiria l'Associació Catalanista d'Excursions Científiques. Recordem que el republicà Valentí Almirall havia conferenciat el 1881 en La Catalana sobre la idoneïtat d'aplicar el model suís d'indústria dels forasters a Catalunya i la seva necessària relació amb la renovació de la tradició local. La intervenció d'Almirall evidenciava que l'aprofitament de la muntanya no era políticament ni econòmicament neutre. Aquest era el dilema dels excursionistes en aquells anys, el mateix que havia trobat FMGP a Montserrat, el de la mercantilització del símbol i la tria del model de transformació que calia aplicar. Quan el 1891 els excursionistes catalans es

¹⁶¹ Arabia Solanas, R (1879). *Conferencia Internacional dels Clubs Alpins y XV Junta General del Club Alpi Suis, celebradas a Ginebra los días 1, 2, 3 y 4 d'agost de 1879*, Associació d'Excursions Catalana.

¹⁶² DELAPLACE, J. M. (2001). «L'alpinisme et le thermalisme comme expression de la vie mondaine dans les Pyrénées-Orientales Avant 1914: l'épopée du Canigou (1881-1914)», *L'homme du Midi. Sociabilités Méridionales, Actes du Congrès National des sociétés historiques et scientifiques*, p.83-95.

tornarien a trobar per donar lloc al Centre Excursionista de Catalunya (CEC) ho farien perquè havien descobert que la doble explotació de la muntanya no la perjudicava ni els perjudicava a ells, sinó que n'afavoria la transmissió dels valors que li havien estat assignats per la Renaixença, el del bressol de la tradició catalana, i eixamplava el nombre de persones disposades a creure en el relat. També, perquè l'Església i la burgesia conservadora s'havien trobat mútuament per dirigir l'acció transformadora, deixant fora del joc uns altres actors polítics —a Valentí Almirall i els seus seguidors—, que veurem que voldran recuperar la iniciativa en els anys de la II República.

Constatem, doncs, que els elements directors de l'excursionisme finisecular provenien de les files de la burgesia conservadora, dels seglars catòlics que havien treballat per encarrilar les funcions de l'Església en el règim liberal de la Restauració. No en van tenir prou d'encantar-se amb el paisatge natural. També van comunicar a les ciutats la presència a les muntanyes d'una arquitectura religiosa —l'evidència material d'una tradició immemorial que Almirall hauria volgut escombrar— que havia de provocar en tots els que la contemplessin el que havia anunciat Alois Riegl per a l'obra d'art, que «el momento no se convierta nunca en pasado, de que se mantenga siempre presente y vivo en la conciencia de la posteridad».¹⁶³ Perquè com afirma Ignacio González-Varas, la continuïtat temporal dels edificis religiosos, en el cas català, els de la muntanya, ho era també la dels seus valors ideològics en una interpretació subjectiva que es duia a terme en el present més immediat, la qual cosa n'afavoria la instrumentalització i satisfieia l'objectiu de la concòrdia catòlic-burguesa que n'havia prefigurats els valors.¹⁶⁴ En una línia semblant, l'arquitecte Josep Ràfols afirmaria que els temps del primer excursionisme havien estat de «renovación y ensueño», perquè acomplien la missió que s'havien imposat de divulgar els paisatges de la muntanya que ells consideraven sublimes, en els quals hi trobaven les arquitectures religioses que «a tales paisajes enlazan con los hombres, que de su aire, de sus frutos y de su luz alientan».¹⁶⁵ Eren aquests edificis, estudiadament triats

¹⁶³ A. RIEGL, *Der moderne Denkmalkultus. Sein Wesen und seine Entstehung*. Wien-Leipzig, 1903. *El culto moderno a los monumentos. Caracteres y origen*. Madrid, 1987, p. 6. Citat per: GONZÁLEZ-VARAS IBÁÑEZ, I. (1996). «La reconstrucción de Santa María de Ripoll por Martín Sureda i Elías Rogent (1880-1893)», *Espació, Tiempo y Forma, Serie VII, Hª del Arte, t.9*, p. 259. Podem afegir, encara, l'afirmació de Francesc Roma en el sentit que el nacionalisme català conservador fixa la matriu a partir de la dels pensadors romàntics alemanys com Fichte i que, conseqüentment, la tasca del primer excursionisme ho era «de reificació d'una sèrie de símbols que formarien una consciència nacional concreta i per definició diferent de les altres». ROMA CASANOVA, F. (s/d). *L'excursionisme a Catalunya (1876-1939)*. Edició On-line

¹⁶⁴ GONZÁLEZ-VARAS IBÁÑEZ, I. (1996). «La reconstrucción de Santa María de Ripoll por Martín Sureda i Elías Rogent (1880-1893)», *Espació, Tiempo y Forma, Serie VII, Hª del Arte, t.9*, p. 259.

¹⁶⁵ RÀFOLS FONTANALS, J. F. (1956). «Puig i Cadafalch», *Cuadernos de Arquitectura*, p. 1-7.

i reformats —o més ben dit, reconstruïts i reinterpretats— els que Ràfols considerava que enllaçaven els homes i el paisatge.¹⁶⁶ Assumim, doncs, que la presència d'una arquitectura religiosa també tenia una importància de primer ordre en la construcció simbòlica i material de les muntanyes.¹⁶⁷ Un corrent de pensament que faria puntualitzar Anselm M. Albareda, en la seva *Història de Montserrat*: «poseu aquest Santuari amb el mateix Monestir, la mateixa Imatge, els mateixos miracles en un pla, i la seva història canviarà essencialment.»¹⁶⁸ No era només que en la muntanya hi trobessin aquells homes l'arquitectura, sinó que la veien, la muntanya mateixa, a partir d'un filtre arquitectònic. En aquesta línia, la geògrafa Josefina Gómez Mendoza assegura que només començar el segle XIX va aplicar-se una concepció museològica de la naturalesa que classificava els monuments i els espais naturals a partir dels models dels monuments arquitectònics, en consonància al cànon del patrimoni històric i de la protecció de la riquesa artística.¹⁶⁹ El que ha afirmat Gómez ho observaven amb claredat en el viatgers del *Grand Tour*, els primers turistes, quan abans d'emprendre el viatge llegien el *Manuel du voyageur en Suisse*, de Johann Gottfried Ebel, i l'assimilació que en feia dels Alps a les ruïnes clàssiques.¹⁷⁰

¹⁶⁶ Una identificació que contemporàniament també es duia a terme en el context del nacionalisme espanyol. En relació a aquest, Miquel de Unamuno escrivia «Esta mi torre de Monterey me habla de nuestro Renacimiento, del renacimiento español, de la españolidad eterna hecha piedra de visión y me dice que me diga español y que afirme que si la vida es sueño, el sueño es lo único que me queda y lo otro, lo que no es sueño, no es más que digestión que pasa...» UNAMUNO MIGUEL DE. “La torre de Monterey”, en Andanzas y visiones españolas. Madrid, 1975, p. 197. Citat per: CARMONA RODRÍGUEZ, J. (2015). *Fernando Guerrero Strachan, de la arquitectura nacional al regionalismo*, [Tesi doctoral]. Universidad de Málaga, p. 49.

¹⁶⁷ L'anticlerical La Esquella de la Torratxa ens proporciona una síntesi molt eloqüent de la relació de l'arquitectura cristiana i la muntanya. Més ben dit, de les conseqüències de la seva absència: «¡Oh! Si tot estés a punt de solfa! Si á Santa Fe hi hagués, com deuria haberhi un poble de torres, cases de recreo y establecimientos publichs!.. Llavors l'estancia allí seria una delícia, y a Espanya y fora d'Espanya podria haverhi alguna cosa semblant, pero no superior. Un meu company d'excursió'm feya notar que això no succehiria fins y a tant que s'hi instal·lés un santuari que fes la competència a Montserrat y a Lourdes. — Desenganya't, me deya y crech que tenia rahó: aquí á Espanya encare som aixís. Avuy algu puja a Santa Fe perquè hi ha una ermita; sense l'ermita això seria un desert. No ho duptis.» En: *La Esquella de la Torratxa*, Núm. 188, 28 d'agost de 1882, p. 1.

¹⁶⁸ ALBAREDA RAMONEDA, A. M. (1931) *Història de Montserrat*. Monestir de Montserrat, p. 395.

¹⁶⁹ GÓMEZ MENDOZA, J. (2013). «Del patrimonio paisaje a los paisajes patrimonio», *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, Vol. 59, p. 13.

¹⁷⁰ Segons Ebel, «Rien n'est plus propre à exalter l'imagination que les monuments de la vénérable antiquité. La description des restes de Palmyre, de Thèbes et de Rome s'empare de toutes nos facultés : elle nous entraine et nous subjugué avec une force irrésistible. Nous envions le bonheur de ceux dont les regards peuvent contempler les ruines admirables du génie et la puissance des homes passés [...] La chaîne des Alpes offre une suite de ruines colossales également digne de captiver l'attention du philosophe, du minéralogiste et du géologue [...] Effet que produit sur l'âme le spectacle extraordinaire que la nature met sous les yeux de l'observateur placé sur les créneaux des Alpes. Sentiments graves et solennels qu'il y éprouve. L'esprit, libre de toute entrave, y sent une inspiration qu'il n'avait jamais éprouvée, et son cour y jouit d'une paix innocente dont la douceur est ineffable. Les grands théâtres de la nature sont les temples de la méditation et de la sagesse». En: EBEL, J. G. (1818) *Manuel du Voyageur en Suisse*. Citat per:

A Catalunya Montserrat era percebuda com la més arquitectònica de totes les muntanyes. En ella, el passat, el present i el futur s'hi trobaven emmotllats com en l'afirmació de Riegl que hem presentat un parell de pàgines enrere. Va ser aquesta característica la que havia cridat l'atenció de Carrera Sairol el 1877 quan va pensar a construir-hi el ferrocarril i cridava, llavors, el 1917, una nova generació per completar la conquesta mecànica dels cims.

El catolicisme per força hauria de tenir una importància cabdal en els projectes d'FMGP. Ho hem vist a través de la implicació de religiosos i seglars en la formulació del corrent cultural de la Renaixença i el seu paper en la construcció simbòlica de la muntanya. Durant els primers decennis del segle XX adquirirà una significació especial el pragmatisme de l'abat de Montserrat, Antoni M. Marcet Poal. Un dels moments culminants de l'abadiat de Marcet va tenir lloc quan la celebració del Primer Congrés d'Art Cristià a Catalunya, al qual seguiria el Congrés Litúrgic de Montserrat, el 1915, «com a medi poderosíssim de fomentar i desenrotllar el moviment litúrgic, el moviment de retorn a les pràctiques tradicionals de la pietat cristiana».¹⁷¹ Amb l'acció d'homes com Josep Torras i Bages i l'abat Marcet l'Església del país havia decidit esdevenir l'eix vertebrador de la tradició catalana en el qual la nacionalitat constituïa el pal de paller. Per aprofundir en la filiació que imperava entre els directors del moviment de renovació podem afegir un fragment del discurs que Marcet va adreçar als fidels el 14 de setembre de 1913, durant el Dia de la Fe:

Per això bé fan, i fan Pàtria, els qui conreen l'Història catalana i treballen per a la conservació del Dret català; bé fan i fan Pàtria, els qui en l'estudi i l'actuació de les Belles Arts no s'acontenten de produccions exòtiques, sinó que manifesten llur patriòtic enginy, fent reflorir amb sa natural florescència el vell arbre de la Pàtria; bé fan, i fan Pàtria, els qui lluiten per a conservar i purificar nostre viril llenguatge [...]; però molt més bé fan i més que tots fan Pàtria els qui procuren ans que tot i sobre tot que la nostra terra perseveri, com ha sigut sempre, eminentment cristiana; perquè encara que l'artista, l'historiador, el legislador, l'arqueòleg, l'erudit i l'excursionista treballen pel bé de la Pàtria, és en lo que en podríem dir l'element variable i transitori, en les formes externes i visibles, en les tradicions que diríem del cos venerable de la Pàtria; més els qui es preocupen de fer a Catalunya més sòlidament cristiana, aquests treballen en l'element

MIRALPEIX VILAMALA, F. (2022) *El grand tour de Josep Anton de Cabanyes i Ballester (1897-1852). Viatges i afició col·leccionista a la llum d'Europa*. Memòria Artium, p. 102.

¹⁷¹ Correspondència de Lluís de Carreras amb Antoni M. Marcet, abat de Montserrat, citada per J. MASSOT MONTANER, J. (1973). *Aproximació...*, p. 49.

essencial i permanent, en lo que podríem anomenar la substància, en les tradicions que constitueixen la mateixa ànima de la Pàtria».¹⁷²

No seria només Marçet el que defensaria el paper de l'Església en la construcció de la nacionalitat catalana. Els caputxins, a través del pare Miquel d'Esplugues,¹⁷³ van exercir un mestratge en l'art de relacionar la pàtria catalana i religió catòlica, que consideraven essencialment lligades com el cos a l'ànima.¹⁷⁴

Montserrat, que Víctor Balaguer havia ofert per símbol de l'adhesió regional a la construcció de l'Estat liberal espanyol, mudava en mans del catalanisme catòlic i conservador, desenganyat d'un projecte regeneracionista exsangüe, en el símbol exclusiu d'una identitat particularista i, a través de la transformació material del lloc, en una demostració de la superioritat moral del grup que la promovia. En conseqüència, perquè a Montserrat s'hi congriaven tots els efectes que l'abat Marçet associava al *fer Pàtria*, que coincidien amb els que propugnaven unes altres ordres religioses en complicitat amb la burgesia que maldava per reeixir en la construcció política i cultural de la nacionalitat catalana, resultava gairebé obvi que la *construcció* d'unes rèpliques del Monestir de la muntanya constituïa també, i naturalment, *fer Pàtria*. Unes rèpliques que resultaven

¹⁷² Fragment del discurs de l'abat Antoni M. Marçet, el 14 de setembre de 1913, Dia de la Fe. Citat per: MASSOT MONTANER, J. (1973). *Aproximació...*, p. 40

¹⁷³ Un exemple de la línia de pensament del Miquel d'Esplugues la trobem en l'especial que el setmanari madrileny *Mundo Gráfico* va dedicar a Catalunya amb motiu de l'aprovació de l'Estatut, el desembre de 1932: «Pero hay algo peculiar o, al menos, singularmente característico de la Cataluña de hoy; el anhelo ambicioso. Las aspiraciones a una autoctonía, aun cultural, son inmensas, exponente que ellas resultan de un pueblo joven que quiere ser y que será. Así, nuestros vicios, entre los primordiales el tartarinismo en cultura no inferior al tartarinismo patriótico, hijo suyo, son vicios de juventud; pero también son indicios inequívocos de juventud nuestras cualidades más prometedoras. Por esto miramos sin pestañear el provenir, conscientes de que el provenir es nuestro. En poquísimos años hemos resucitado una lengua, y, como instrumento de cultura, la hemos elevado al rango de las más gloriosas. Aletea en nosotros un espíritu propio, con firme voluntad de que prevalezca. Hemos creado una ciudad moderna con ansias infinitas de grandeza espiritual, que armonicen más cada día con el mero crecimiento urbano, y la aleación de las cuales ofrezca en lo futuro una superior modalidad del proverbial y generoso “En sitio y belleza única”». EN: CAMPRECIÓS BOSCH, “Miquel d'Esplugues”, «Anhelos y Realidades», *Mundo Gráfico*, 28 de desembre de 1932, p. 28.

¹⁷⁴ Els caputxins van mostrar, en aquests anys, una notable confluència amb la burgesia del país i els seus intel·lectuals —constituïda, llavors sí, pels esperits de les dues catalunyes fusionades. La mediació dels caputxins seria finament observada pe Josep M de Sagarra: «La Lliga, al costat de les seves relacions amb el Dr. Torras i el pare Casanovas, començà a coquetejar intel·lectualment i políticament amb dos caputxins notabilíssims: el P. Rupert Maria de Manresa i el P. Miquel d'Esplugues. El P. Rupert s'havia passat uns quants anys a Roma fent de secretari del Cardenal Rampolla, que fou el secretari d'Estat de Lleó XIII. El P. Rupert era molt amic de don Francesc Cambó i acabava aleshores de realitzar el seu somni: el convent dels caputxins de la Diagonal; en el menjador d'aquell convent, Cambó hi era invitat, i aleshores entre la gent de la lliga i gran part de la burgesia i la plutocràcia del país es posà de moda l'esperit franciscà del P. Rupert. La literatura també s'hi deixà anar golosament: Carner, Bofill i Mates i la joventut poètica que es remenava sota les ales de Prat de la Riba varen declarar-se clients dels caputxins». EN: Fragment de les *Memòries* de Josep M. de Sagarra, citat per: MASSOT MONTANER, J. (1973). *Aproximació...*, p. 76-77.

vàlides i assumibles al catolicisme popular perquè per això la Renaixença, primer, i el Noucentisme, llavors, vinculaven la Pàtria a la terra, a elements paisatgístics i determinats d'una terra concreta, a la muntanya. Una idea que hem trobat en Fradera i que Marfany ha explicat que no era pas nova, però que la ideologia catalanista havia fomentat per avantsala de la seva mitificació. «Serà en aquests anys —argumenta Marfany— quan els elements paisatgístics hauran estat mitificats, que les societats catalanistes sorgides de la Renaixença iniciaran el coneixement geogràfic de Catalunya, que es començarà a parlar del Puigmal, del Canigó, de Núria, del Puigsacalm, de la Garrotxa, dels Encantats [...] i no únicament de Montserrat».¹⁷⁵ Una mitificació que faria escriure al folklorista Rossend Serra Pagès, després d'una excursió a Núria per Sant Gil, el 1908, que «els pastors modernistes constitueixen una nota discordant en aquests llocs que proclamen en alta veu la patria i la fe catalanes».¹⁷⁶

Perquè, en definitiva, la muntanya simbòlica i geogràfica havia d'exercir de palanca per a la reconquesta espiritual de la societat quan l'Església va haver acceptat que no podia presentar una oposició frontal a l'avenç del liberalisme en les institucions de l'Estat, i al fet que, aquest, a través de la burgesia que el dirigia, la cercava així mateix perquè l'ajudés a posar fre en el trànsit que àmplies capes de les classes treballadores urbanes feien al socialisme i l'anarquisme. Tot plegat, amb el benentès que a Catalunya, la participació d'eclesiàstics en la Renaixença, de Josep Torras i Bages o Jacint Verdaguer, entre d'altres, que havien contribuït amb la seva acció doctrinal i literària a la construcció simbòlic-identitària de la catalanitat cristiana, amb l'ajut inestimable del primer excursionisme, havia resultat en una concòrdia catòlic-burguesa veritablement reeixida que proporcionava diners, a uns, i legitimitat, als altres.

En aquest escenari dinàmic, Núria, el segon santuari marià de Catalunya, resultava als ulls de molts, als de l'advocat i excursionista Josep Rogent Pedrosa, als de religiosos seguidors de les doctrines patriòtiques de Torras i Bages, com mossèn Antoni Bataller Tarrés, pragmàtic administrador del Santuari de Núria, i fins i tot als d'uns altres vectors del catolicisme —entre els quals caldria incloure publicistes com Carles Cardó Sanjoan—

¹⁷⁵ MARFANY GARCIA, J. L. (1993). «El paisatge, el nacionalisme i la Renaixença», *Estudi General*, 12, p. 96.

¹⁷⁶ Serra també criticava, en el mateix article, l'arquitectura de Núria, per impròpia: «Ja que l'arquitecte o qui sigui, ha desvirtuat el Santuari y les cases d'hostatje, fent un conjunt d'edificis de tan mal gust y sensa gens de caràcter pirinench com li calia, que's procuri a tota costa conservar les costums encara que no més sigui com aquesta [de Sant Gil] un moment a l'any». SERRA PAGÈS, R., (1908). «De Núria estant». *El Puigmal*, 5 de setembre, p. 356.

recelosos probablement de l'exclusivisme montserratí de l'abat Marcet, un instrument francament a l'abast de les possibilitats del catolicisme local per construir una Catalunya encara més sòlidament cristiana.¹⁷⁷ Perquè semblantment que a Montserrat, a Núria s'hi emmotllaven a la perfecció els generadors de l'*element visible* que havia preconitzat Marcet en el discurs del Dia de la Fe, dels artistes als excursionistes, i naturalment l'antiquíssim santuari pirinenc era part consubstancial de les tradicions catalanes. Un Núria que també podria ser indestriable de Barcelona, d'Igualada, de Manresa, de Sabadell, de Terrassa. Una relació simbiòtica, la de les muntanyes amb les ciutats, que ja havia expressat el 1901 Jacint Verdaguer quan havia escrit, al poema *La veu del Montseny*:

[...] la gent davalla d'aquelles cimes
ara s'engolfa en la ciutat ja plena.¹⁷⁸

De la mateixa manera que el 1892 un ferrocarril havia posat les urbs catalanes a l'abast del reconstituït monestir de Montserrat, perquè la potència simbòlica i mítica del lloc fes la seva contribució a la reconquesta per a l'eterna Catalunya cristiana de les gents engolfades de la ciutat, un altre ferrocarril podia afegir Núria al treball urgent i ingent de recristianització d'un país en què, pel que assegurava un apòlogista de l'època, «primer ensenyem els Manaments que el Credo i, alentats de bons costums, els cabarets augmenten».¹⁷⁹

¹⁷⁷ Des de la premsa catalanista i conservadora un tal Abat Pirene s'encarregaria d'afermar el simbolisme nurienc, tot just inaugurat el ferrocarril cremallera, al caire d'una primavera en què la societat catalana se sumiria en debats de gran transcendència sociopolítica. Pirene diria que «Núria és alguna cosa més que un tros del Pirineu gironí. Si només fos això, sobren els edificis, sobra el ferrocarril i sobra tot. Núria, religiosament i en primer terme, és una cristal·lització eloqüent de la fe mariana del nostre poble. Socialment, és Catalunya que ha conquistat el Pirineu i porta els fills de la terra als cims de la casa pairal, encara no tastats per generació immensa. Turísticament, és el pas més ferm i més ample que s'ha donat mai a casa nostra en mires a l'excursionisme pairal i mundial» En: ABAT PIRENE. *La Veu de Catalunya*, 4 d'agost de 1931 (Fragment). No hem aconseguit esbrinar el nom que amaga el pseudònim.

¹⁷⁸ TRIADÚ, J. (1951). *Antologia de la poesia catalana*. Editorial Selecta, p. 23-24.

¹⁷⁹ MELENDRES, M. *Fesomies de joves*. Citat per MASSOT MONTANER, J. (1973). *Aproximació a la història religiosa de la Catalunya contemporània*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat, p. 120.

Els catòlics i catalans que van recuperar FMGP per a Catalunya

La burgesia catalana de mitjans segle XIX havia definit la relació amb el passat a partir dels neguits del seu present. Les lluites civils havien marcat profundament la classe dirigent, que va voler construir una cultura que li servís per establir i consolidar la posició obtinguda amb gran esforç. El mecanisme triat consistia en la invenció de la tradició. Enric Ucelay ha escrit de Víctor Balaguer que va encertar en la construcció d'«una narració flexible i sintètica que va servir tant per a l'establiment d'una historiografia nacional o nacionalista catalanes, com per justificar el “catalanisme” i amagar el seu contradictori naixement, fruit d'un matrimoni inadmissible de la dreta salvatge, esquerra i ultramontanament clericalista i l'esquerra violenta, insurreccional, indòmita i partidària d'una religió cívica del tot laica».¹⁸⁰ La recuperació de la tradició — d'una tradició que habitava en el passat medieval de Catalunya, la *invenció* de Balaguer cooptada per La Renaixença— definiria des de llavors la pràctica artística, literària i de les ciències socials, la qual cosa tindria innegables repercussions polítiques. El resultat va ser, ara en paraules de Josep M. Fradera, «una regionalització imparable de la literatura, les humanitats i les ciències socials a Catalunya, que va apartar-la de la cultura liberal espanyola».¹⁸¹ Amb el temps, assegura el mateix autor, la catalanitat va transformar-se en un patriotisme regional de nou encuny que a partir del reduït grup promotor va acabar per impregnar les classes mitjanes urbanes i, fins i tot, alguns sectors de les classes populars. En correspondència al programa al·ludit, la burgesia retornaria a les classes mitjanes i populars uns aspectes prèviament seleccionats de la terra que habitava.¹⁸² Amb el requisit que l'operació perseguia sostreure'ls de la possibilitat que fossin fagocitats per l'altra grup que construïa els seus símbols sobre el mateix espai, el del patriotisme espanyol.¹⁸³

¹⁸⁰ UCELAY-DA CAL, E. (2016). «Víctor Balaguer, historiador i polític, i la invenció de la retòrica nacionalista catalana. Un assaig d'interpretació», *Cercles. Revista d'Història Cultural*, 19, p.377.

¹⁸¹ FRADERA BARCELÓ, J. M., (2003). *Cultura nacional en una sociedad dividida. Cataluña 1838-1868*. Madrid, Marcial Pons, p.

¹⁸² Resumim i reinterpretem en aquest paràgraf diferents arguments de Fradera a: FRADERA BARCELÓ, JOSEP M., (2003). *Cultura nacional ...*

¹⁸³ Podem observar el matís a través del filtre de l'ambientòleg Santos Casado: «A las consideraciones propias del ideario forestalista de los ingenieros de montes españoles, que habían desarrollado desde mediados del XIX todo el programa de defensa de los bosques luego cooptado por el regeneracionismo, se sumaban un renovado aprecio estético del paisaje natural, fácilmente detectable si se atiende a la pintura española de entresiglos, una generalizada inquietud sobre las consecuencias deletéreas y la insalubridad de los modos de vida urbanos, y, [...], una visión de la naturaleza patria claramente articulada en términos de regeneración social e identitaria». En: CASADO DE OTAOLA, S. (2016). «Patrias primitivas. Discursos e imágenes de la naturaleza en el primer conservacionismo español», *Arbor*, 192, p. 3.

A Catalunya la selecció va operar-se en la Renaixença i s'aprofundiria en el Modernisme i el Noucentisme a través de diferents mecanismes, el més característic dels quals va ser, ho hem dit en el capítol anterior, el de la literatura. Entre els que van ser seleccionats, per al nostre interès, les muntanyes, hem vist que aquestes van ser associades a uns valors simbòlics que abans no tenien o que eren considerats de manera molt diferent. En l'exploració d'aquestes visions, Joan Lluís Marfany assegura que la Renaixença i el Noucentisme «es trobaran més a la vora del ruralisme regionalista i geòrgic» que no pas el Modernisme, perquè «la visió noucentista del camp és una visió de terratinents pròspers, paternalistes i carques».¹⁸⁴ L'afirmació de Marfany ens resulta rellevant pel fet que en emmotllar-hi la cronologia d'FMGP descobrim que les iniciatives muntanyenques que ens ocupen van covar-se sota el prisma ideològic de la Renaixença, a Montserrat, i del Noucentisme, a Núria. Per tant, ambdues formulacions arrossegaran les contradiccions d'una mirada *paternalista i carca* dels problemes als quals es volien enfrontar i resoldre, especialment el de la *qüestió social* que hauria de ser un dels objectius prioritaris del catolicisme social. A la digestió d'aquests ingredients hi contribuiria plenament l'Església catòlica quan, esbravats els conflictes interns que hem presentat per frens de la materialització de l'aplicació del model suís d'indústria dels forasters per a un Montserrat de masses, va posar-se al servei de la legitimació del règim liberal i va trobar el seu lloc en la nova sociabilitat burgesa i en la seva especificitat catalana. Tot plegat es va fer, naturalment, amb matisos.

A Catalunya el catalanisme polític conservador mai va renunciar a inserir el catolicisme a la vida pública. Víctor Reina ha afirmat que «el catolicisme catalanista va intuir el que seria després una constant en l'acció dels catòlics a la vida pública: la cristianització de les estructures des de dins amb independència de les declaracions i els gestos confessionals».¹⁸⁵ Això va comportar que La Lliga Regionalista actués fet i fet com un moviment catòlic i que alguns dels seus membres formessin part rellevant entre els propagandistes del catolicisme social. El catolicisme social havia estat formulat durant els darrers anys del segle XIX per respondre a les turbulències socials del moment. A Espanya va viure el seu màxim apogeu entre la finalització de la primera guerra mundial i la guerra civil. El moviment va suposar un salt de la mentalitat caritativa-benèfica del

¹⁸⁴ MARFANY GARCIA, J. LL., (1978). *Aspectes del Modernisme*. Curial, p.96.

¹⁸⁵ Per a aquestes conclusions, i unes altres d'aquest capítol, ens hem basat en la lectura de: REINA BERNÁLDEZ, V. (1991). «Iglesia y catalanismo político (1874-1912)», *Discurso de ingreso en la Academia de Jurisprudencia y Legislación de Cataluña*, Boletín Oficial del Estado, p.163.

catolicisme a una de social.¹⁸⁶ El que anomenava *la qüestió social* va ser plantejada com a factor de modernització, però també com a objectiu principal d'una política contra el liberalisme progressista. L'estratègia va fonamentar-se en la necessitat de la classe burgesa d'una massa treballadora dòcil i allunyada de la radicalitat subversiva.

Malgrat els canvis profunds que havia dut associada la segona revolució industrial en els darrers anys del segle XIX, la burgesia havia sabut tancar files al voltant de la defensa de l'ordre i la propietat. El resultat va ser que el grup conservaria els mateixos espais socials i privilegis tot i les rivalitats internes derivades de la diversificació dels negocis.¹⁸⁷ La finalitat del catolicisme social i la cohesió del grup burgès ens faciliten la interpretació de la creació i l'adquisició posterior de l'empresa mercantil objecte del nostre estudi, destinada a facilitar el transport de les classes populars a Montserrat, perquè aquest lloc exercís els diferents *imperialismes* que li havien estat atribuïts, i que ja hem exposat: perquè fessin una contribució definitiva a la construcció d'una Catalunya i Espanya cristiana.¹⁸⁸ Però l'estratègia va mostrar serioses limitacions. Soledad Bengoechea ha defensat que el catolicisme social a Catalunya no va presentar una homogeneïtat de conjunt, sinó que les formulacions doctrinals que van elaborar els seus ideòlegs més rellevants contenien diferències molt notables. Perquè, «en efecte, no era el mateix un catòlic social eclesiàstic que un catòlic social empresari».¹⁸⁹ Una dualitat que va tenir conseqüències decisives en el cas que ens ocupa, el de l'intent d'instrumentalització d'uns espais en què coincidien els interessos econòmics i els morals. Al capdavant seria la contradicció anunciada per Bengoechea la que produiria que la materialització dels projectes que perseguïen els *catòlics i catalans* d'FMGP es fes enmig de severes tensions.

Aturem-nos per observar, amb més detall, que durant la primavera de 1923 havien estat «un nombre de capitalistes catalans [els que] han rescatat per a Catalunya la Societat de Ferrocarrils de Muntanya a Grans Pendants que estava en mans d'una empresa suïssa».¹⁹⁰ Volem precisar que l'adquisició de la companyia que explotava el ferrocarril

¹⁸⁶ MONTERO GARCÍA, F. (2010). «El primer catolicismo social en España. Estado de la cuestión», *Studia Historica. Historia Contemporánea*, 2, p. 190.

¹⁸⁷ SANJUAN MARROQUÍN, J. M. (2018). *Las élites económicas barcelonesas. 1714-1919*, [Tesi doctoral]. Universitat de Barcelona, p. 340.

¹⁸⁸ UCELAY-DA CAL, E. (2003). *El imperialismo catalán. Riba, Cambó, D'Ors y la conquista moral de España*. Edhasa, p. 141.

¹⁸⁹ BENGOCHEA ECHAONDO, S. (1998). «El catolicisme social a Catalunya», *Publicacions de l'IEC*, p. 132

¹⁹⁰ El grup de catalans eren Pere Grau Maristany Oliver, Roman Macaya Gibert, Miquel Marcet Poal, Josep Marcet Palet, Vicenç Ferrer Bertrand, Josep Balcells Vallbona, Manuel Rosés Ibbotson i Josep Rogent

de cremallera que unia el monestir de Montserrat amb la línia general del ferrocarril, a Monistrol, la duïen a terme persones afins al interessos de la congregació religiosa montserratina i al programa polític del regionalisme de La Lliga Regionalista. La compra, doncs, formava part d'una estratègia que perseguia no només el lucre econòmic sinó també la concentració del poder de decisió sobre els accessos a la muntanya en mans de l'abat de Montserrat, emparada per l'interès que compartien en l'afer àmplies capes de la burgesia catalana, és a dir, la que donava la fesomia laica al catolicisme social català.

Si el que hem exposat en el capítol precedent i en els primers paràgrafs d'aquest ens ha servit per situar, amb traç gruixut, les principals posicions ideològiques del grup del qual formaven part els compradors d'FMGP, el 1923, —burgesos, conservadors i membres actius del catolicisme social i del conservadorisme polític *Lligaire*— la continuació natural hauria de fer l'esbós d'un perfil particular dels homes que van asseure's en els Consells d'Administració de la Societat per demostrar-ne la vinculació. Tanmateix, pel fet que les recerques sobre els actors en els sectors empresarials són gairebé absents a Catalunya no ens ha resultat senzill conèixer les trajectòries professionals dels personatges en qüestió. La historiadora Àngels Solà afirmava, el 1993, que la historiografia havia deixat de banda el coneixement dels homes de negocis. Assegurava que gairebé cap historiador havia dubtat «almenys amb arguments clars», de la bondat de l'acció empresarial de la burgesia, sense posar en qüestió si hi havia contradicció entre els seus interessos particulars i el progrés material general.¹⁹¹ La realitat que descrivia Solà ens ha esperonat en la reconstrucció de la relació dels fenòmens polítics i culturals que hem exposat amb els personatges que progressivament van ocupar els càrrecs directius d'FMGP.

Des d'un bon començament, FMGP va ser una empresa conduïda per uns homes que havien pres, a Barcelona, un lloc de privilegi en les polítiques dinàstiques vinculades a la Restauració. Ho identifiquem en la presidència honorífica de Víctor Balaguer i la presència continuada de Romà Macaya Gibert (1843-1923) i Ròmul Bosch i Alsina (1846-1923). L'etapa inclouria el període de gestió suïssa i acabaria el 1923 amb la sortida d'aquells del Consell d'Administració. Una etapa dominada per l'ancoratge en els

Pedrosa. Gairebé tots procedien de la CAFA. Font: *Escriptures notariales de les actes de sessions de les Junttes generals i extraordinàries d'accionistes celebrades per la societat Ferrocarrils de Muntanya de Grans Pendentis 1889-1891-1932-1949-1951*. FGC Fons FMG [8005/01-12] i *La Veu de Catalunya*, 14 de juliol de 1923, p. 10.

¹⁹¹ SOLÀ PARERA, A. (1993). «Informe, crítica i suggeriments sobre la burgesia catalana del segle XIX», *Afers: fulls de recerca i pensament*, 8, p. 432.

pressupòsits amb què va ser formulat el negoci, el del model suís d'exploració dels forasters, que també volia treure suc econòmic a les construccions simbòliques de la Renaixença. La lectura de les actes de les sessions del Consell d'Administració ens demostren que els suïssos, que hem conegut com a representants dels homes de negocis de l'Arc Lémanique, no van acabar de sentir-se mai còmodes amb l'encaix del negoci a Montserrat, amb el cademat que havia imposat l'abat Deàs. A Catalunya havien trobat una situació molt diferent de la que coneixien en els altres indrets en què també explotaven ferrocarrils i hotels. Els gestors forasters sempre van dependre de les informacions que els comunicaven els socis catalans per avaluar la situació i prendre decisions, que els transmetien des del seu prisma polític, econòmic i social. El 1923, davant els compatriotes accionistes, Charles Masson justificaria la sortida del negoci en la mort de Bosch i en la vellesa de Macaya, perquè els manllevava les croses necessàries per interpretar les prioritats del negoci a Montserrat.

La segona etapa és la més complexa. S'inicia amb la fundació de la CAFA el 1917, en l'apogeu de les manifestacions clericals que havien propulsat l'imperialisme de Montserrat. També, del poder polític, econòmic i cultural dels homes de La Lliga Regionalista (Taules 9 a 12). Els mateixos homes que el 1917 havien fundat la CAFA, i el 1923 van prendre el control d'FMGP, van situar Romà Macaya per president de la societat. Li reconeixien el paper fundador i la tasca duta a terme durant tots els anys de cohabitació amb els socis estrangers, en què va retenir la vicepresidència en representació de l'accionariat català que va conservar la Societat. Possiblement, no gaire cosa més. La presidència de Macaya va durar poc, perquè la mort li va sobrevenir aviat. De fet, la mort seria una constant dramàtica en el Consell d'Administració d'FMGP, que perdria els homes preeminents la qual cosa donaria lloc a l'entrada d'uns altres de nous. Pere Grau Maristany, comte de Lavern (1859-1926), succeiria Macaya en la presidència de la Societat. Maristany reflecteix el camí que va fer una part de la burgesia catalana d'abandonament dels partits dinàstics per abraçar els regionalistes. El comte de Lavern provenia d'una família menestral que havia prosperat a cavall de les revolucions liberals del segle XIX. El seu cas resulta representatiu del funcionament d'uns ascensors socials que exemplifiquen la fusió de les classes propietàries amb les burgeses amb la intenció de guanyar poder polític i prestigi social, que es farà visible amb la concessió de títols

nobiliaris de nova creació.¹⁹² Una fortuna travada amb negocis a ultramar i casaments avantatjosos a la ciutat de Barcelona que no havia obviat, però, la producció d'uns individus plenament formulats per fer valer la posició tot just acabada d'adquirir. Maristany no va ser només un remarcable i ennoblit comerciant de vins sinó que posseïa una sòlida formació acadèmica —era doctor en ciències— la qual cosa va donar lloc a productes tan reeixits per al progrés de l'agricultura del país com la Càtedra Ambulante Pere Grau Maristany.¹⁹³ En política després d'una primera etapa monàrquica va ingressar en La Lliga Regionalista, partit pel qual obtindria l'acta de diputat el 1901, el 1910 i el 1919. Per tant, hem de situar-lo en el grup dels catòlics que s'havien acomodats al règim liberal, el sostenien política i econòmicament perquè defensava les polítiques proteccionistes, tan apreciades a Barcelona, però que finalment trobarà en el catalanisme polític el camí per superar el desencís que els provocava la falta de reformes i de regeneració de la vida política espanyola. Un cas semblant pot ser el dels Marçet, també presents en els consells d'administració de la CAFA i FMGP. Amb lligams en la política (alcaldia de Terrassa) i les finances (Banca Marçet i Companyia), formaven part «d'una nissaga d'empresaris tèxtils amb unes característiques peculiars: un pensament religiós ultracatòlic, estretes relacions amb la política tradicionalista i una preocupació paternalista cap als seus treballadors «que arribava a incomodar els col·legues del seu ram».¹⁹⁴ No cal insistir en el lligam de parentiu que mantenien amb l'abat del Monestir.

¹⁹² FONTANA LÁZARO, J., *La fi de l'antic règim i la industrialització (1787-1868)*. En: VILAR, P (1988) *Història de Catalunya*. Volum 55, p. 366-367.

¹⁹³ No hem pogut localitzar una biografia satisfactòria de Pere Grau Maristany, comte de Lavern. Amb tot, ens és coneguda l'evolució de la branca familiar que, sortida de Teià a finals del segle XVIII s'havia establert a Badalona. Allà, Grau Maristany Llençó es dedicava a la pesca (Teià, 1747-Badalona, ?) i va casar amb Maria Teixidó. Dels dos fills coneguts, el primogènit de la parella, Joan, va romandre a Badalona amb la barca familiar; l'altre, Carles Maristany Teixidor (Badalona, 1783-1860) va ingressar en l'Escola Nàutica de Barcelona i va assolir successivament el grau de 1er pilot d'altura de la Carrera d'Índies i d'alferes de fragata graduat de l'Armada. Va comerciar amb vaixell propi (també amb esclaus) i va fer de consignatari a Barcelona. Del matrimoni amb Rita Serra Vinyoles van néixer set fills, els quals van fer tots casaments favorables. Un d'ells, Frederic Maristany Serra (1827-1881), establert com a corredor reial de comerç, va casar amb Dolors Gibert Olivas, filla de l'advocat, polític i empresari Manuel Gibert Sans (1795-1873). L'únic fill dels quals, l'enginyer Eduard Maristany Gibert (1855-1941) assoliria la direcció dels ferrocarrils de M.S.A. i presidiria diferents consells d'administració, com els de la Sociedad Anónima Cros o La Maquinista Terrestre y Marítima. Va ser designat Marquès de l'Argentera pel rei Alfons XIII. Un altre dels fills de Carles, Francesc Carles (mort abans de 1853), casaria amb una filla d'indiano de Vilanova i la Geltrú, Clara Garriga, i el seu primer fill, Francesc de Paula Maristany Garriga, industrial cotoner, fundaria el Centro Algodonero Nacional i impulsaria reconegudes promocions immobiliàries, com la de l'Eixample Maristany de Camprodon. Font: elaboració pròpia.

¹⁹⁴ Miquel Marçet Poal i Joan Marçet Palet tenien interessos en empreses llaneres a Terrassa, Marçet Palet va ser, a més, alcalde de la ciutat. Per les seves idees conservadores van ser afusellats en els primers compassos de la Guerra Civil. En: COMES, R. (2014). «La branca industrial dels Marçet, una nissaga singular», *Terme*, (29), p. 167-179.

Un breu repàs al que hem pogut conèixer de la trajectòria de Vicenç Ferrer Bertrand (¿? – 1924) no el desvia gaire de la dels seus companys. Amb un punt de partida en la indústria tèxtil, els seus interessos s'aventuren a la participació en la indústria d'enllumenat per gas i, posteriorment, evolucionen al sector elèctric en la Sociedad General de Fuerzas Hidroeléctricas, embrió de la Catalana de Gas i Electricitat. Ferrer Bertrand participarà també, de manera activa, en el sector farmacèutic i el ferroviari i s'involucrarà plenament en la gestió de la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona. Un altre membre del consell, Manuel Rosés Ibbotson (1881 – 1929), que provenia com Maristany d'una nissaga maresmenca enriquida amb el comerç marítim, conduiria amb els germans Antoni i Tomàs la casa de banca familiar (Banca Rosés), que participaria en la fundació d'empreses en el ram metal·lúrgic i en el de les assegurances. Josep Balcells Vallbona (¿— 1942) o Rafael Morató Senesteva (¿ — ?), cunyats i *del comerç*, aquest darrer president del Reial Club Marítim, en els primers llocs de les llistes de contribuents de la ciutat de Barcelona, amb famílies vinculades als negocis indians, completaven la nòmina dels primers consells d'administració de la societat.¹⁹⁵

Ramon Albó Martí (1871-1956), que presidirà FMGP des de 1926 a 1931 i, més endavant, de 1939 a 1946, pertany a una generació que prové de les nissagues carlines que no haurà mantingut vincles amb els partits dinàstics i que defensarà, des d'un primer moment, les polítiques del regionalisme. Doctor en Dret (1894), afiliat a la Lliga Regionalista des del 1901 i a Defensa Social, esdevindrà diputat en dues legislatures (1907-1908; 1923). Membre fundador de la Caixa de Pensions, presidirà el Banc de Catalunya (1924-1931), Conseller del Banc de Crèdit Local, membre del Comitè de Barcelona de M.Z.A., amb interessos econòmics en la indústria hotelera, vicepresident de la Cambra de Comerç, president de l'editorial *La Hormiga de Oro*, propietari del *Diario de Barcelona*, entre d'altres càrrecs de poder i representació. Li és especialment coneguda la seva tasca social relacionada amb la protecció de la infància. Amic des de la joventut d'Enric Prat de la Riba i del cardenal Vidal i Barraquer.¹⁹⁶

¹⁹⁵ Rafael Morató Senesteva fou l'únic conseller de la CAFA que no va formar part del primer Consell d'Administració d'FMGP El 1922 era el sisè major contribuent de la ciutat de Barcelona. Font: *Gaceta Municipal de Barcelona*, Año 9, Núm. 12, 23 de març de 1922; Secretari General de la Cambra de Comerç de Barcelona. Font: *La Publicidad*, edició de 18 de gener de 1919; President del Reial Club Nàutic de Barcelona (des de 1917 i, durant la República, president honorari); Provenint de la Lliga regionalista, durant la República va militar a Unió Democràtica de Catalunya i va ser afusellat per un escamot el juliol de 1936.

¹⁹⁶ Font: Elaboració pròpia a partir d'hemeroteques digitals.

Per confirmar la complexitat d'aquesta segona etapa d'FMGP afegirem que una part important dels homes que van passar pel Consell d'Administració i que mantenien relacions polítiques amb La Lliga Regionalista i religioses amb la Lliga Espiritual de la Mare de Déu de Montserrat, no van dubtar d'abraçar-se a uns altres interessos, aquests, vinculats a la conjuntura econòmica especuladora promoguda pel directori militar, que els va enlluernar. Va ser aquest enlluernament el que els va dur a projectar a Núria un pla d'inversions molt vast. També, aquest trànsit personal va ser el motiu pel qual, durant la República, s'associaria les millores a Núria amb les polítiques del dictador Primo de Rivera. Encara més endavant, els mateixos homes abraçarien el franquisme, quan aquest arribaria. Les continuïtats entorn de l'ordre i la propietat pesaven més que qualsevol altre argument.

Taula 9. Relació de consellers d'FMGP que ho eren, també, de la Caixa de Pensions.

Pere Grau Maristany, comte de Lavern	- 1926
Vicenç Ferrer Bertrand	- 1924
Ramon Albó Martí	1901-1955
Josep Rogent Pedrosa	1911-1933

Font: Elaboració pròpia a partir de FGC Fons FMGP i Arxiu Històric de La Caixa

Taula 10. El consell de direcció de CAFA (1917-1925) i FMGP (1923-1925) i la seva afiliació amb La Lliga Regionalista.

Pere G. Maristany Oliver, comte de Lavern	Diputat a Corts (1901/1910/1919)
Ramon Albó Martí	Diputat a Corts (1907/1923)
Josep Rogent Pedrosa	Regidor Aj. Barcelona (1904-1919)

Font: Elaboració pròpia a partir de *Congreso de los Diputados...*

Taula 11. El consell de direcció d'FMGP i la seva afiliació amb la Lliga Espiritual de la Mare de Déu de Montserrat.

Pere G. Maristany Oliver, comte de Lavern	Sí
Ramon Albó Martí	Sí
Josep Rogent Pedrosa	Sí
Josep Balcells Vallbona	No documentat
Joan Marcet Palet	Sí
Miquel Marcet Poal	Sí

Font: Elaboració pròpia a partir d'hemeroteques digitals.

Taula 12. Relació de consellers d'FMGP que ho eren, també, d'entitats de caire benèfic.

Ramón Albó Martí	<i>Junta Provincial de Protección a la infancia</i>
Josep Balcells Vallbona	<i>Junta Provincial de Beneficencia</i>
Josep Rogent Pedrosa	<i>Sanatorios e Instituciones educadoras de anormales</i>

Font: Elaboració pròpia a partir d'hemeroteques digitals.

Reprement l'anàlisi de Bengoechea del doble front dels dirigents catolicisme social —el secler i el religiós—, deduïm que a Montserrat es va gestar un escenari en què la duplicitat en la visió va dur a una altra en la del model de gestió. Trobem, doncs, una duplicitat de models de gestió moral i turística en l'explotació de la muntanya. Però sense que fossin termes excloents, sinó complementaris. L'afirmació es demostra per les relacions entrelaçades que mantenien els promotors laics de la Societat en diferents institucions i entitats en les quals, possiblement, representaven el front eclesiàstic. Formaven part d'entitats polítiques (La Lliga regionalista), civils (Sociedad de Atracción de Forasteros (SAF), religioses (La Lliga Espiritual de la Mare de Déu de Montserrat) o parareligioses (La Agrícola Regional, S.A., *LARSA*), o de previsió (Caixa de Pensions per a la Vellesa i d'Estalvis). Així doncs, considerem que la fundació de la CAFA, i l'adquisició posterior d'FMGP, reflecteixen l'afany de lucre econòmic inherent a tota empresa mercantil, però també l'expressió de les voluntats de diferents grups d'opinió i de poder sobre la muntanya de Montserrat durant els primers anys de l'abadiat d'Antoni M. Marcet com, anys a venir, ho farien sobre el Santuari de Núria. Finalment, en relació al que acabem d'esmentar, resulta significatiu el fet que, en la mort en accident de Ferrer Bertrand, el juny de 1924, el president Pere Grau Maristany expressés el dol de tot el Consell d'Administració d'FMGP per la pèrdua «de un amigo íntimo de todos nosotros»¹⁹⁷, i que se'l substituís pel seu cunyat, Ramon Albó Martí, el principal representant a Catalunya del catolicisme social.

Hem d'insistir també en el fet que el teatre d'operacions dels objectius societaris d'FMGP (i prèviament, de la CAFA) van ser les muntanyes. Perquè els promotors d'una empresa mercantil decidissin invertir diners en la construcció dels recursos necessaris perquè les ciutats s'acostessin a les muntanyes, és a dir, dotar-les de les amenitats urbanes i mundanes —com ferrocarrils, funiculars, refugis, hotels, restaurants, pistes de tennis o camps de gel, per citar-ne algunes— per força havien de considerar que existia la necessària demanda d'una muntanya abans de tot *domesticada* que fes possible recuperar els capitals que s'hi invertís i, naturalment, alguns més per fer lucratiu el negoci. Fins aquí no hauríem descrit res de diferent del que havia succeït prèviament als Apalatxes o als Alps i, de fet, en aparença, l'activitat mercantil dels d'aquí no va ser diferent de la dels d'allà. Semblaria, doncs, que el que FMGP faria a Montserrat a partir del 1917 i a Núria

¹⁹⁷ També per la mort d'Elies Rogent Massó, fill de Josep Rogent Pedrosa, que actuava de secretari de la Societat.

el 1931 no seria altra cosa que una reproducció del que havia fet a Montserrat el 1892 que, com hem descrit només iniciar el treball, copiava el que havien fet els suïssos al Rigi, el 1871, i que tot seguit havia florit en tants d'altres punts d'aquelles serralades europees i americanes. De fet, aquesta ha estat la lectura tradicional que se n'ha fet de les operacions d'FMGP. Tanmateix, la manera en què la Societat va voler conquerir les muntanyes catalanes en les dates clau de 1881, 1917 i 1923 posa de relleu que les iniciatives que ens ocupen, especialment en el cas del cremallera de Núria, van ser el resultat d'unes particularitats que encaixen sòlidament amb el paper que la bibliografia ha reservat al catolicisme social i al catalanisme polític conservador en aquells anys. Pel que pot deduir-se del que hem exposat, sobretot entre els anys 1923 i 1931, FMGP havia d'esdevenir un instrument al servei d'aquells moviments i els seus ferrocarrils el mitjà que havia de conduir els obrers de les ciutats a la seva redempció per les simbòliques muntanyes. En aquest punt hem de matisar l'afirmació de Francesc Roma quan escriu que, per a Catalunya, «el model suís, en principi, sembla ser un model fonamentalment estètic, una forma de donar sentit a la nostra muntanya més que no pas un model polític, tot i que no creiem que ambdues realitats es puguin separar», perquè pel que hem argumentat, la interposició del model suís per a la construcció simbòlica de les muntanyes de Catalunya i la seva conquesta pel ferrocarril, per part d'FMGP, amagava sense ambages un combat polític i cultural.¹⁹⁸

Advertim que si bé Montserrat no era, ni havia estat mai, *stricto sensu*, una destinació a la moda com les referides per a l'època per l'historiador del turisme Luis Lavour,¹⁹⁹ els gestors de la CAFA i més endavant d'FMGP —pel fet que no només eren

¹⁹⁸ Fixem-nos, si més no, en la manera que els de l'altre bàndol, els republicans, veien les manifestacions catòliques que en aquells anys anaven a la muntanya de Montserrat: «La carcunda [...] trata de hacer una romeria a Montserrat. La peregrinación, que tendrá el carácter de una especie de juerga mística, y en la cual formará parte el elemento femenino, revestirá extraordinaria solemnidad, pues los peregrinos irán ostentando pendones con el "corazoncito" y el consabido ¡Reinaré!, cruces, condecoraciones y otras garrambinas por el estilo» En: «Las agallas de los carcundas». *El Diluvio*, 3 de setembre de 1899, p. 8

¹⁹⁹ «En contra de un criterio inmerecidamente generalizado, el turismo de altos vuelos no sufrió en su expresión econométrica devaluación alguna a consecuencia de la guerra, por más que padeciera un claro descenso en prestancia y brillo, resultante de un relevo de protagonistas por otros de más hirsuto pelaje. A la clase arruinada o postergada por la conflagración, de sobra reemplazó en su proyección económica la nueva promoción de los enriquecidos traficando en caucho, petróleo, navieras, textiles y vituallas precisados por las naciones beligerantes y los ejércitos en pugna. Con arreglo a este replanteamiento del tema, no conviene, pues, malinterpretar en un rasgo de simplismo la decadencia de los núcleos hoteleros de grand standing de Baden-Baden, Cimiez y Mentón, atribuyéndola, sin más, a una depauperación en el estrato superior del turismo. Obedeció simple y primordialmente a una menor sofisticación en los gustos y costumbres de una clientela, no menos adinerada, que irrumpió en los puestos dejados por el estamento afectado por la guerra.» Font: LAVOUR, L. (1980). «Turismo de entreguerras. 1919-1939», *Estudios Turísticos* (67), p. 309.

conspicuos catòlics sinó que al mateix temps ensumaven l'interès econòmic que desprenia el gruix de turistes i ociosos que va predominar després de la guerra— van maldar per proporcionar-li els recursos materials que la hi transformessin, a través d'un procés que Josep Rogent Pedrosa, administrador delegat en ambdues societats, havia assajat en els anys d'experiència a la Sociedad de Atracción de Forasteros (SAF). Per tot plegat, se'ns fa prou evident que els gestors de la CAFA primer, i d'FMGP més endavant, estaven interessats en la promoció d'un doble model de negoci, allà on haguessin de discórrer les operacions de la companyia a Montserrat, primer, i a Núria, més endavant. El negoci, per tant, havia de prendre la forma adient a les expectatives del grup social al qual pertanyien i representaven perquè la muntanya resultés atractiva als nous turistes d'entreguerres. Al mateix temps, havia de mantenir l'aparença d'una Jerusalem per a les classes populars, encarnada en una muntanya sacralitzada en què, com a conseqüència de la simbologia del lloc, els nusos que cordaven els treballadors al socialisme i l'anarquisme havien de trobar en elles una positiva dissolució.

Però la construcció d'un ferrocarril cremallera era un afer molt car. Per assolir els objectius, en aquest cas els previstos per a Núria, que coneixerem més endavant, la Societat requeria d'uns diners que només podia cobrir amb l'ampliació de capital. La solució va dur associada la progressiva incorporació al Consell d'Administració d'uns altres homes, durant el període d'apogeu econòmic del directori. D'aquí la complexitat que hem remarcat sostingudament. No va ser només la suposició que alguns dels consellers van desplaçar-se dels postulats del catalanisme polític de la Lliga a uns altres més conservadors i espanyolistes, sinó que s'hi van incorporar uns de nous que no havien mostrat el mateix interès pel projecte del catolicisme social en l'adaptació local que se n'havia fet per encaixar-hi la tradició catalana de Torras i Bages i que havia motivat la fundació de la CAFA, el 1917, i la recompra de la Societat, el 1923. Parlem de Damià Mateu Bisa (1864—1935), Carles Sanllehí Girona (1882—1973), Ramon Suriñach Senties (1881—1964), Pere Torra Closa (¿-?), Andreu Garriga Bachs (¿-?) i Eduard Recasens Mercadé (1884-1940). La seva presència era el preu que calia pagar pels diners. Els nous membres del Consell representaven clarament els interessos de les entitats financeres que havien negociat l'arribada del capital per als nous projectes de la Societat.

En resum, diem que alguns dels homes que van dirigir el catolicisme social a Catalunya es trobaven estretíssimament lligats a FMGP i que la seva acció la va caracteritzar el vincle que els unia i els condicionants polítics, econòmics i socials que

constituïen la seva circumstància. Ambdós factors esdevindran un element determinant en l'acabament de la construcció, en el cas que tractem, de les possibilitats de Núria — com a síntesi de les muntanyes catalanes— d'actuar com una institució moral i d'esdevenir un negoci turístic. Encara podem afinar millor la característica d'aquests homes destriant-ne la de Josep Rogent Pedrosa.

La muntanya en Josep Rogent Pedrosa

Josep Rogent Pedrosa (1869-1933) va ser l'impulsor dels projectes de la CAFA i d'FMGP, del 1917 al 1931.²⁰⁰ La relació amb les empreses que citem li representava el tret de sortida per a la materialització d'un seguit d'iniciatives que havia covat durant alguns anys, en la seva condició d'home cruïlla entre diferents interessos culturals, polítics i econòmics, tots ells el resultat d'una suma d'influències molt potents.²⁰¹ Es tractava, naturalment, de l'herència estètica i moral que pogués haver rebut del seu pare, l'arquitecte Elies Rogent Amat, però també de la que assumia quan formava part d'una generació, la de la *Modernitat*, i per haver-se integrat en el grup que la capitanejava. No endebades, es trobava íntimament relacionat amb Jaume Massó Torrents²⁰² i Ramon D. Perés Perés,²⁰³ promotors del grup de l'*Avenç*.

Són ben coneguts els orígens familiars dels Rogent com a propietaris d'uns forns de calç i les dificultats del futur arquitecte, Elies Rogent Amat, per conciliar la supervivència de la indústria familiar amb els estudis, fins al punt que en la mort del pare la família va decidir desprendre's de l'activitat per poder pagar els estudis d'arquitectura del jove Elies, a Madrid.²⁰⁴ Contràriament, el context de Josep Rogent Pedrosa va ser tot una altre. Llicenciat en Dret el 1889 ben aviat va integrar-se, amb altres joves de la burgesia catalanista, en els centres de cultura i poder. No podem menystenir les connexions que devia establir durant el seu pas per la Facultat de Dret. Allà hi coneixeria,

²⁰⁰ La família Rogent conserva un fons personal de Josep Rogent Pedrosa, inèdit. Esperem poder-lo consultar en un futur proper.

²⁰¹ Sobre el programa polític i d'acció de la burgesia catalana hem consultat: MOLAS BATLLORI, I (1971). *Lliga catalana. Un estudi d'estasiologia. Vol I*. Edicions 62.. També: UCELAY-DA CAL, E. (2003). *El imperialismo catalán. Prat de la Riba, Cambó, D'Ors y la conquista moral de España*. Edhasa.

²⁰² Josep Rogent Pedrosa estava casat amb Emèlia Massó Torrents, germana de Jaume Massó Torrents.

²⁰³ Elies Rogent Massó, fill de Josep Rogent, es casaria amb Dominga Perés Paque, filla de Ramon D. Perés Perés.

²⁰⁴ BASSEGODA AMIGÓ, B. (1929). «El arquitecto Elias Rogent», *Asociación de arquitectos de Barcelona*, p. 31.

perquè hi compartiria promoció, o perquè hi seguien cursos en les immediatament posteriors, Lluís Duran Ventosa, Ramon Albó Martí, Francesc Moragas Barret, Francesc d'A. Vidal i Barraquer, Enric Prat de la Riba i Francesc Maspons Anglasesell, amb els quals mantindria relacions polítiques, econòmiques, d'amistat i, fins i tot, familiars. Relacions que adquiriran un sentit en la seva participació política com a regidor a l'Ajuntament de Barcelona per La Lliga Regionalista (1904-1919)²⁰⁵ —com a resultat de la qual assumiria responsabilitats importants en la Junta de Museus d'Art. D'unes semblants relacions també n'obtidria una vicepresidència quarta de la Lliga Regionalista, la participació en el Consell d'Administració de la Caixa de Pensions, càrrec que mantindria fins a la mort, el 1933, i la participació en entitats de previsió i beneficència. Més endavant, el 1922, abandonaria La lliga per entrar Acció Catalana. Enric Ucelay ha manifestat d'aquesta generació d'advocats a la qual va pertànyer Rogent que, quan va ser desemascarada la pretesa regeneració política de la dècada de 1890, la de Polavieja i Silvela, la que havia provocat el desencís d'homes de la generació anterior com Maristany, «els industrials catalans acceptaren la proposta d'un grup d'ambiciosos i joves advocats sorgits del florit ambient del catalanisme vuitcentista. [...] La seva intenció era justament de *fer política*.»²⁰⁶ També per aquest motiu el 1890 ingressaria en l'Ateneu barcelonès i n'esdevindria el secretari general, el 1898. O formaria part de l'Associació Catalanista d'Excursions Científiques, de la qual va ser representant de la Secció Arqueològica en l'Exposició Universal de 1888.²⁰⁷ Excursionista, doncs, des de l'adolescència més endavant, el 1891 s'incorporaria al CEC en el moment fundacional. El 1898 es faria soci de l'Associació Protectora de l'Ensenyança Catalana. Unes vinculacions que conservaria tota la vida.

En el decurs vital de Josep Rogent hi podem interpretar el procés que Jordi Castellanos ha descrit amb precisió, a saber, el camí que va fer el Modernisme des de la radicalitat del primer grup de l'*Avenç* —que Joan Lluís Marfany ha definit «d'un anarquisme vague, d'escassa profunditat teòrica i encara menys projecció política»— fins a la integració pragmàtica, a redós de l'estela de Prat de la Riba, «que va saber aprofitar el moment propici i potenciar el gir cap al catalanisme de l'alta i mitjana burgesia i entrar

²⁰⁵ Amb posterioritat, el 1922, abandonaria la Lliga i s'afegiria al grup dels escindits d'Acció Catalana. Font: Hemeroteques digitals.

²⁰⁶ UCELAY-DA CAL, E. (1982). *La Catalunya populista. Imatge, cultura i política en l'etapa republicana (1931-1936)*. Els Orígens/La Magrana, p. 24.

²⁰⁷ *El Diluvio*, 27 de maig de 188, p. 6.

a la palestra política amb unes condicions que tots aquests altres sectors que havien col·laborat amb ell rebutjaven; i encara, poc després, apropiant-se de la direcció i hegemonia del moviment catalanista popular».²⁰⁸ A conseqüència de la jugada, Castellanos ha escrit que aquell catalanisme catòlic de nova factura en què militaria Rogent havia incorporat en les seves files membres significatius del modernisme, des de Josep Puig i Cadafalch a Raimon Casellas, relacionat aquest darrer amb Jaume Collell a través de la seva participació directa en *La Veu de Catalunya*. Però també a Maragall, «tan atent ara a Torras i Bages» i a Enric Prat de la Riba.²⁰⁹

Josep Rogent participava, com molts altres d'entre els seus, de la mirada redemptora vers la muntanya catalana, a partir del moment en què havia estat formulada una reserva cultural i nacional per la Renaixença. Ja hem mencionat que el 1888, amb només 19 anys, formava part l'Associació Catalanista d'Excursions Científiques, per la qual cosa hem de situar-lo enmig de les polèmiques que van dividir l'excursionisme català. El jove Rogent compartia amistat o familiaritat amb Jaume Massó Torrents i Francesc Maspons Labrós, que havien afegit unes veus seglars a les de Verdaguer o Collell, que els havien precedit en les odes a les muntanyes. Fruit de les ressonàncies dels treballs per aquells iniciats, Enric Prat de la Riba havia escrit a *El camp i la ciutat*, el 1908, «és hermosa certament la idíl·lica visió de la muntanya, la solitud, la pau de l'esperit, la comunicació constant de cada moment, de cada hora, amb la naturalesa i les seves grans forces inexorables. Les fonts, les deus inexhauribles de la vida nacional són allà».²¹⁰

Les iniciatives culturals i econòmiques en què participava Josep Rogent ens confirmem el que hem expressat anteriorment, que el procés de construcció simbòlica i el de transformació material de la muntanya a Catalunya es va fer de manera gairebé simultània. Quan el simbolisme de la muntanya catalana encara no havia estat definit en tots els seus extrems ja es treballava per a la transformació material. El detall tenia un exemple excepcional en la muntanya de Montserrat, que bastiria el referent per a unes altres iniciatives posteriors, especialment la de Núria. El referent també ens resulta útil per copsar el simbolisme de les muntanyes, que operava d'una única manera a ulls dels

²⁰⁸ CASTELLANOS VILA, J. (2013). «Modernisme i nacionalisme», *Els Marges. Número extraordinari*, p. 12-26.

²⁰⁹ *Ibid.* La cita de Marfany la prenem, també, de l'article de Jordi Castellanos.

²¹⁰ PRAT DE LA RIBA SARRÀ, E. (1908) *El camp i la ciutat*. Citat per: BALCELLS GONZÁLEZ, A. (1998). *Enric Prat de la Riba. Obra completa*. Vol. 1. IEC, p. 408.

que les volien transformar per fer-ne d'elles un símbol cristià i un motor econòmic.²¹¹ Perquè el *tesor que representen les montanyes* podia habitar en qualsevol muntanya, sempre que aquesta hagués estat el solar d'una arquitectura indispensablement religiosa com Montserrat, Montgrony, Queralt, el Mont o Núria. Un fenomen que Elies Rogent Amat havia contribuït a consolidar quan li havia proporcionat un vocabulari arquitectònic que seria àmpliament compartit. De fet, coneixem que Josep Rogent, el 1918, havia obtingut una concessió de ferrocarril a Berga i no tenim dubtes que l'hem de relacionar amb la prospecció de llocs per dur a terme una transformació material, per la tradició que tenien els Rasos de Peguera o el bosc del Gresolet per a l'excursionisme i pel fet que allà dalt, també, s'hi trobava un santuari, el de Queralt, que hi havia qui el nomenava «el petit Montserrat».²¹² Rogent, però, no era pas l'únic d'emprendre unes iniciatives semblants. Veiem un altre exemple en l'aprovació i benedicció que el bisbe Josep Torras i Bages va atorgar a una Junta Local d'Iniciativa que es fundava a Ripoll, l'agost de 1915, que havia de procedir amb la direcció de l'arquitecte diocesà del bisbat de Vic, Josep M. Pericas Morros, a la reforma i consolidació del Santuari de Montgrony, «La Covadonga Catalana».²¹³

Josep Rogent deixaria testimoni de maduresa, el gener del 1910, de la seva visió de la muntanya. En tant que regidor a l'Ajuntament de Barcelona havia escrit, a la *Il·lustració Catalana*, que «Barcelona no s'ha adonat encara compte del tresor que per ella representen les properes montanyes [...] han de ser el parch de la gran urbs», fent referència als cims de Collserola. L'arquitecte Sergi Garriga ha observat, amb perspectiva urbanística, «Rogent introduïa la idea de gestió dels espais lliures com a eina necessària per a les polítiques urbanes sobre el creixement urbà i suburbà».²¹⁴ Complementàriament, des de la perspectiva del paisatge diem, amb l'historiador de les ciències naturals, Santos Casado, que la bellesa del paisatge no era entesa pels que en promovien els seus valors només com un objecte de gaudi, sinó que l'admiració que li professaven manifestava les angoixes culturals de la civilització industrial, temerosa d'haver conduït la societat a la

²¹¹ Recuperem, aquí, els arguments de Laurent Tissot que hem exposat en un capítol anterior.

²¹² Josep M Guileria explicaria en un butlletí del CEC que havia estat Ramon Suriñach Senties el que havia iniciat la campanya per al salvament del Bosc del Gresolet. La referència a la concessió en favor de Josep Rogent prové del *Butlletí Oficial de la Província de Barcelona*. Veurem més endavant que Suriñach esdevindrà Conseller d'FMGP.

²¹³ «Per Montgrony, “La Covadonga Catalana”», *El Pirineu Català*, 7 d'agost de 1915.

²¹⁴ GARRIGA BOSCH, S. (2012). *El Tibidabo i la concepció metropolitana de Barcelona*, [Treball final de Grau]. Universitat Politècnica de Catalunya, p. 65.

deshumanització. El resultat era la necessitat de cercar en la naturalesa, i en els seus llocs remarcables —i les muntanyes ho eren gairebé sempre, de remarcables— «una fuente de inspiración para recuperar la salud física y espiritual de la ciudadanía. La conexión con aspectos religiosos, o en todo caso relativos a una esfera de creencia y espiritualidad, fue a menudo identificada de un modo explícito.»²¹⁵ Una domesticació del paisatge muntanyenc amb la qual, potser, Josep Rogent considerava que acomplia els pressupòsits dels moviments sociopolítics i culturals que havia contribuït a enfortir, i afavoria la construcció de la nova *Ciutat del perdó* que havia demanat Joan Maragall.²¹⁶ Ja en els anys d'efervescència d'FMGP, Rogent declararia al setmanari *Ceretània*, l'agost del 1927, que la construcció del cremallera de Núria l'emprenien, més que amb mires mercantils, amb mires patriòtiques. Afegia, per reblar el clau, que aquella obra constituïria «la primera nota de civilització del Pirineu donada per Catalunya».²¹⁷ Finalment, relligant els seus interessos a Barcelona amb els que teixia al Pirineu, assegurava que

A Núria hi bastirem un gran hotel; adobarem els camins que van del santuari als xalets de La Molina i d'Ull de Ter, propietats del Centre Excursionista de Catalunya; més endavant emprendrem els funiculars al Puigmal i a Nou Creus... en fi. De la mateixa manera que el funicular de Montjuich constituirà el lliurament d'aquella muntanya al poble de Barcelona amb el tren de Núria lliurarem el Pirineu a Catalunya.²¹⁸

Un encaix, el dels escenaris de muntanya amb la ciutat que, en un resum del que ha escrit Natàlia López Burgeño entenem que els demostrava que era la ciutat la que havia d'irradiar l'esdevenir històric, el coneixement i el progrés, i de resultes, l'espiritualitat havia d'abandonar-la per establir-se en la naturalesa, «es decir, en aquellos espacios en la periferia de la historia en los que reinaba una temporalidad mítica de los orígenes y la tradición».²¹⁹

CASADO DE OTAOLA, S. (2017). «Antes del principio. Orígenes históricos de los Parques Nacionales de Covadonga y Ordesa», *Un siglo de Parques Naturales, Revista Ambiente*, Núm. 121.

²¹⁶ «No, an ell [Francesc Ferrer Guàrdia] com a nosaltres, ens convé ésser presos d'una manera o altra i redreçats baldament sia a cops de mall, i pastats tots plegats de cap i de nou en l'amor de la ciutat nova encara que sia amb gran sofriment d'ell i nostre, mentres el sofrim junts». En: MARAGALL GORINA, J. (1912). «Montserrat», *Artículos, IV. Obra Completa*. Gustavo Gili Editor, p 191-193.

²¹⁷ «El tren elèctric de Ribes a Núria», *Ceretània*, 7 d'agost de 1927, p. 5-6

²¹⁸ *Ibid.*

²¹⁹ NÚÑEZ BARGUEÑO, N. (2018). «La Reconquista de nuestro territorio cristiano. Espacio urbano y religión en el Congreso Eucarístico Internacional de Madrid, 1911» *Itinerantes: Revista de Historia y Religión* 8, p. 38.

Un nou sistema financer per a una nova etapa. El Banc de Catalunya, el cordó umbilical dels diners

El 13 de setembre de 1923 Miguel Primo de Rivera instaurava la dictadura a l'Estat espanyol amb el *Pronunciamiento*. Abandonaria el poder, per la porta del darrere, el gener de 1930. Pel camí, les regles del joc que havien afavorit la substanciació del projecte de Núria, en el qual participaven el grup d'homes que hem conegut, patirien importants transformacions a conseqüència de canvis polítics i culturals, però també pels de caràcter econòmic, que van tenir a veure amb la ràpida evolució —quantitativament i qualitativa— dels sectors financer i turístic.

La dictadura fou rebuda amb indiferència. Josep Termes ha escrit de l'esdeveniment que «l'opinió pública estava cansada d'anys de terrorisme, del conflicte del Marroc i, també, de la ineficàcia i la nul·litat del parlamentarisme espanyol i del caciquisme i la falta de representativitat dels partits dinàstics que monopolitzaven el govern de l'Estat».²²⁰ Per a Shlomo Ben-Amí, sota la faramalla oportunista del règim polític dictatorial, havia estat la por de l'alta burgesia catalana al desordre i l'anarquia el que l'havia impulsada a una comunió d'interessos amb Primo de Rivera. Havia estat ella, assegura Ben-Amí, la que va crear una alarma social al voltant del terrorisme proletari a Catalunya que va justificar un tancament de files a l'entorn de la pau i l'ordre social.²²¹ Un terrorisme proletari que va ser, en expressió de Juan C. Marinello, «el testimoni de la debilitat de la societat civil en l'interior d'un règim profundament desigual, oligàrquic i antidemocràtic, que va fracassar en els seus tímids intents per integrar a les classes subalternes en la vida del país i canalitzar els conflictes per camins pacífics i institucionals». Afegeix Marinello que la violència també va estar estretament lligada a les dificultats per a la construcció d'actors col·lectius i a les fractures internes de la classe treballadora, que en moltes ocasions van determinar una relació conflictiva entre obrers i sindicats.²²² No és necessari remarcar que els membres del Consell d'Administració d'FMGP eren, de manera simultània, consellers en unes altres entitats, algunes força

²²⁰ TERMES, J. (1987). *Història de Catalunya. De la Revolució de Setembre a la fi de la Guerra Civil (1868-1939)*. Edicions 62, p. 310.

²²¹ BEN-AMI, S. (1980). «Hacia una comprensión de la dictadura de Primo de Rivera», *Revista de derecho político* 6, p. 109.

²²² MARINELLO BONNEFOY, J. C. (2015). *Sindicalismo y violencia en Cataluña 1902-1919*, [Tesi doctoral]. Universitat Autònoma de Barcelona, p. 505.

intenses en capacitat d'ocupació de treballadors i propagandistes del catolicisme social. Per tant, col·laboradors necessaris d'aquell col·lapse humà.

Les polítiques del directori militar presidit per Miguel Primo de Rivera van tenir profundes i decisives conseqüències en la marxa del negoci d'FMGP. En relació a la política econòmica de l'Estat, aquesta va surar els primers anys sobre el fracàs de les reformes que havia volgut introduir Francesc Cambó en la seva etapa ministerial durant el govern de Maura, el 1921, estrangulades per l'oposició parlamentària a la Llei d'Ordenació Bancària, a la Reforma Tributària i al Pla Ferroviari.²²³ No seria fins el 1925 que va prendre un rumb decidit amb l'arribada al Ministeri d'Hisenda de José Calvo Sotelo. Alejandro Prieto, que ha estudiat el pensament econòmic de Calvo Sotelo, considera que el ministre va defensar en tot moment el nacionalisme econòmic, amb una important intervenció estatal per protegir els treballadors, impulsar la producció nacional, nacionalitzar les indústries que fossin rendibles i necessàries per assegurar l'autonomia econòmica de l'Estat, però a la vegada va voler garantir la propietat privada per mantenir la capacitat de creixement de l'economia nacional, perquè generés riquesa dins un ordre social preestablert.²²⁴ Així com l'havia hagut d'entomar Cambó, Calvo Sotelo —tot i que sense una oposició parlamentària— es va haver d'enfrontar amb el problema del pas del pensament a l'acció, que resultava difícil perquè, com han assenyalat Pablo Martín Aceña i Francisco Comín, el pressupost de l'Estat tenia un efecte discret sobre l'activitat econòmica global. A més, no disposava dels instruments necessaris per aplicar les reformes que proposava. La qüestió cabdal residia en el fet que el país avançava perquè l'economia privada era més important que la pública quan havia de produir els cicles econòmics espanyols entre 1920 i 1935. Aceña i Comín afirmen que la inversió privada va créixer a redós de les condicions favorables que es derivaven de la nova estabilitat social, econòmica i política que garantia el règim dictatorial. Contràriament, quan l'equilibri es va trastocar amb la caiguda de la dictadura i l'adveniment de la República, les expectatives dels empresaris es van enfosquir arrossegades, a més, per factors

²²³ «Y recordamos a Cambó en el banco azul haciendo pajaritas de papel, a las que luego mira amorosamente como un cuervo a su nidada. Y creemos que los banqueros catalanes que empollara Cambó y aquellos otros que él favoreciera con su leu de ordenación bancaria, son también pajaritas de papel, cuervos de papel, que ahora le sacan los ojos, murmurando de su obra a tono con su bolsillo. Sin tener en cuenta que la obra realizada por Cambó para ordenar la Banca puede ser buena y agentes externos empujados a su aplicación» Font: "Ordenación bancaria". *Publicaciones de Actualidad. Año II. Núm. 13*. Editorial Arco, 1922.

²²⁴ PRIETO MAZAIRA, A. (2013). «El pensamiento económico de José Calvo Sotelo», *Studia historica. Historia contemporánea* 31, p. 17-48.

econòmics internacionals.²²⁵ Els mateixos autors, a partir de la informació econòmica i estadística disponible, conclouen que el creixement de l'economia espanyola va ser moderat i irregular fins al 1923, moment a partir del qual el creixement seria sostingut i evident fins a la fi de la dècada en uns percentatges «que no son nada despreciables y pueden compararse perfectamente con los registrados en los países europeos durante aquellos años», amb una atenció especial a les inversions en obra pública.²²⁶

Joan Ramon Rosés, en una mirada de detall, ens fa veure que el sector bancari català no havia constituït, abans d'aquella conjuntura de postguerra, un tot homogeni sinó que hi convivien diferents tipus d'entitat, cadascuna de les quals tenia la seva particular vocació per un tipus de mercat i clientela. Assenyala que el grup més nombrós l'havien format els anomenats comerciants-banquers o cases de banca, que aprofitaven els seus contactes personals per realitzar operacions, «confiaven en les coneixences i la seva garantia personal [de tal manera que] van encarregar-se de facilitar el finançament i la monetarització del capital circulant de les empreses per mitjà del descompte dels seus efectes mercantils».²²⁷ Cabana s'ha expressat d'una manera semblant i ha escrit que a «Catalunya hi haurà societats de crèdit —en minúscula— que tindran la naturalesa de societats comanditàries. En aquest cas, la seva força depenia de la confiança que podien inspirar els socis col·lectius, que eren els qui donaven la cara.»²²⁸ Una opinió que comparteix Xavier Tafunell quan afirma que «la preponderància de les cases de banca no anònimes en el conjunt del sistema bancari és incontestable.»²²⁹ Una figura, la de la tradicional casa de banca i la dels seus socis que *donen la cara*, que encara la podríem identificar, en el nostre cas, en les persones de Manuel Rosés Ibbotson, de Rosés i Companyia, o de Joan Marcet Palet, de la casa de banca Marcet, que es mantindran en tots els consells d'administració d'FMGP, i en sortiran per defunció el 1928.

Des de la fundació de la CAFA, el 1917, i en la posterior adquisició d'FMGP, el 1923, el Consell d'Administració havia estat dominat per un homes de la generació dels quals, Francesc Cabana, n'ha destacat el «caràcter d'aventura i el de la diversa naturalesa

²²⁵ COMÍN COMÍN, F. I MARTÍN ACEÑA, P. (1984). «La política monetaria y fiscal de la Dictadura y la Segunda República», *Papeles de Economía Española*, p. 258.

²²⁶ *Op. cit.*, p. 238.

²²⁷ RAMON ROSÉS, J. (1991). «La banca catalana. De la Febre d'Or a la crisi, 1866-1914», *L'Avenç* 1991, p. 19

²²⁸ CABANA VANCELLS, F. (s/d). *Caixes i Bancs de Catalunya*, Editorial Gran Enciclopèdia Catalana, Recurs Electrònic.

²²⁹ TAFUNELL SAMBOLA, X. (s/d). *Banca i mercat de capitals, 1866-1914*. Gran Enciclopèdia Catalana. Recurs electrònic.

d'una burgesia emprenedora que té, però, un denominador comú: el sentit de la iniciativa i l'assumpció d'uns riscos».²³⁰ Carles Sudrià o Joan Ramon Rosés han denunciat que la banca —i els homes que la comandaven, com era el cas dels consellers de CAFA i FMGP— és un dels sectors de l'economia catalana que ha merescut menys atenció per part dels historiadors, la qual cosa aprofundeix el buit que destacava Àngels Solà, que hem treballat en els dos capítols precedents.²³¹ Amb tot, la bibliografia ens descobreix que l'escenari bancari es transformaria aviat i, amb ell, el perfil dels membres del Consell d'Administració d'FMGP.

L'impacte de l'acumulació de capitals derivat de la neutralitat en la Primera Guerra Mundial va representar una fase decisiva en la formació d'un mercat bancari. Una fase que es va caracteritzar per la creació d'una xarxa de sucursals, que va passar d'un nombre molt escàs, el 1914, a més de tres-centes el 1922. També, per la creació de noves entitats de crèdit, més d'una vintena. El volum dels dipòsits també va augmentar, fins a quatre vegades per al conjunt de la banca espanyola i fins a cinc en la catalana. Segons Carles Sudrià, l'expansió econòmica en aquells anys és indiscutible, atès que els preus van doblar-se entre 1914 i 1922 i els recursos que va captar la banca van assolir grans proporcions.²³²

Hem afirmat que els projectes d'FMGP constituïen un afer de llarga durada. Ens sembla necessari insistir, doncs, que pels volts de 1925 l'escenari era diferent del que havíem vist pels volts de 1917. El canvi d'escala dels negocis propiciarà una expansió del sistema bancari que va fer-se a cavall de la Llei d'Ordenació Bancària de 1921, que havia impulsat Cambó mentre va ser ministre d'Hisenda, i que va suposar la primera regulació i estructuració de l'activitat bancària feta des de la clara inspiració en el model de la Reserva Federal dels Estats Units.²³³ L'aprovació de la Llei, tot i les obstruccions que va

²³⁰ CABANA VANCELLS, F. (s/d). *Caixes i Bancs de Catalunya*, Editorial Gran Enciclopèdia Catalana, Recurs Electrònic.

²³¹ Aquesta manca de coneixement ens ha motivat a perseguir les relacions entre l'una i els altres, entre els gestors d'FMGP i els bancs que finançaven la Societat, que veurem en el capítol següent.

²³² SUDRIÀ TRIAY, C. (1990). "Los beneficios de España durante la Gran Guerra. Una aproximación a la balanza de pagos española, 1914–1920", *Revista de Historia Económica-Journal of Iberian and Latin American Economic History*, p. 363-396.

²³³ El canvi d'escala va propiciar, també, una nova relació dels bancs amb els clients, amb les conseqüències decisives que s'estudien en aquest capítol, que van ser observades agudament per l'escriptor Josep Pla: «[...] Pero todo esto ha pasado ya a la historia y son cosas del año de la Nana. Cuando tomamos el ferrocarril o trabajamos con un Banco, el favor lo hace el público, lo hacemos nosotros, y lo hacemos no sólo a los accionistas, sino a todas las personas que en el Banco intervienen. Naturalmente, en muchas oficinas desaparecieron ya las ventanillas, o si se mantienen, es por tener un cierto valor decorativo. Las opacidades, las rejas tupidas, son cosas superadas en muchas casas. Yo he visto el periodo de transición entre la ventanilla y la larga mesa bruñida para el público en los Bancos modernos, completamente libre de

patir, va derivar en una major inspecció sobre l'activitat creditícia i el control de canvis. Un control que passava a exercir el Banc d'Espanya en el paper de *banc* de bancs.

Pel que fa a als moviments bancaris, la bibliografia assegura que la banca va passar a operar de manera monopolista des de la fi de la Primera Guerra Mundial, a través d'una coordinació dels agents que perseguia la maximització dels seus beneficis en els mercats financers.²³⁴ Dit d'una altra manera, la Primera Guerra Mundial significaria un punt d'inflexió en les velles fórmules de relació financera, perquè deixaria enrere el que Alexandre Cirici defineix de «burguesia tecnificada-particularista [que], per tant, oferia a l'art una correspondència amb la renovació política, cultural i econòmica»²³⁵, per donar pas, a Catalunya, al lideratge d'unes oligarquies monopolistes que fonamentaven els beneficis en l'especulació immobiliària i les obres públiques finançades per l'Estat.

Rere les transformacions la banca catalana es va trobar en una situació precària. Tafunell, en un resum dels motius de la precarietat dels bancs catalans durant la dècada dels anys vint, explica que un dels factors determinants va ser el tall de les vies de finançament bancari —cita el descompte d'efectes comercials i crèdit sobre mercaderies; el finançament dels ímputs de la indústria; o el crèdit hipotecari— la qual cosa va provocar que els bancs catalans no poguessin accedir al crèdit durant les darreres dècades del segle XIX. Aquest fet va provocar el distanciament de la indústria, «la tòpica repulsió del fabricant català a demanar ajuda a un banc i la no menys tòpica actitud de les societats bancàries de defugir les sol·licituds creditícies dels empresaris. Per tant, assegura que el desenvolupament de l'estructura bancària en sortí seriosament limitat».²³⁶

Afegim que la recerca de Javier Pueyo Sánchez ha revelat que, cap al 1925, «se observa cómo se ha complicado la malla [bancària] tejida entre los bancos catalanes, que parecen agruparse alrededor de tres o cuatro entidades: la Banca Arnús, la S.A. Arnús

separaciones y de murallas de la China. Y la transición consistió en esto: en poner un agujero a la altura de la boca de los que hablaban a través de la reja, agujero que se situaba sobre el arco de la ventanilla [...]» PLA CASADEVALL, J. (1942). «Calendario sin fechas», *Destino*, Número extraordinario de Navidad, 24 de diciembre.

²³⁴ Tanmateix, segons sembla, el clientelisme i l'opacitat característics del sector van prosseguir, si hem de fer cas d'una publicació sectorial que denunciava que «no es que España en ciertos aspectos tengamos que envidiar todo lo extranjero, pues en el Código de Comercio español hay un artículo, el 157, que dispone que los Bancos consignen en sus balances el tipo a que se calculan las existencias en valores y toda clase de efectos cotizables. Lo que hay es que las oligarquías financieras, que disponen de Ministros y parecen disponer de la Justicia, bien desdeñan, cuando les molesta, un artículo del Código de Comercio» En: «Cómo funcionan las oligarquías político-financieras. Mas datos de la situación económica financiera en Cataluña», *Publicaciones de actualidad*. Núm 2. Editorial Arco, 1921, p. 8.

²³⁵ CIRICI PELLICER, A. (1972). *L'art català contemporani*. Aymà Ed., p. 37.

²³⁶ TAFUNELL SAMBOLA, X. (s/d). *Banca i mercat de capitals, 1866-1914*. Gran Enciclopèdia Catalana. Recurs electrònic.

Garí o la Banca Marsans y, finalmente, el Banco de Cataluña. Al mismo tiempo, el Sindicato de Banqueros, el Banco Internacional de la Industria y el Comercio, y el Hispano Colonial servían de Puente entre todas las entidades citadas.»²³⁷ Una xarxa, prossegueix Pueyo, que resulta un «fenómeno específicamente catalán».²³⁸ Aleshores, FMGP esdevindrà un subproducte de la particular situació bancària catalana del moment i caurà, ben aviat, en la xarxa d'una de les agrupacions bancàries que ha presentat Pueyo. Societats com la que estudiem serviran els bancs per créixer en un àrea de negoci —l'oci i el turisme— que es considerava que podia proporcionar grans beneficis. Perquè en aquesta etapa, la creació de societats mercantils en sectors emergents afavoria una manera fer que consistia en assegurar el major nombre possible d'emissions, amb el cobrament de fortes comissions, sense preocupar-se de la solvència de les operacions, ni de les conseqüències.²³⁹ El resultat serà que FMGP mostrarà un encaix sorprenent en les perspectives que dibuixaven els resultats de les transformacions bancàries, pel nombre i l'ambició dels projectes que pretindrà convertir en realitat i, sobretot, perquè les dites perspectives propiciaran la progressiva evolució del perfil dels membres del Consell d'Administració. En definitiva, perseguirà un salt d'escala en la seva dimensió, a cavall de les polítiques econòmiques del moment. Recordem que és en el context d'aquest fenomen que presentarà els nous projectes a Montserrat i a Núria que requeriran de grans capitals. Expliquem, ara, la manera en què la Societat va caure en la xarxa del Banc de Catalunya.

En un ja llunyà 1968, Ernest Lluch va dibuixar en una pinzellada l'evolució i significació del Banc de Catalunya, que considerava «sens dubte, l'empresa de més volada dins la història del capitalisme català després del 1898».²⁴⁰ Escrivia Lluch, «per precisar les coordenades dels seus orígens, dins la societat i l'economia catalanes», més enllà de l'evolució interna que havia estat explicada per Francesc Cabana el 1966, amb el qual coincidia plenament en aquest punt, perquè com aquell havia afirmat,

la labor de promoció de negocis desenvolupada pel Banc de Catalunya fou extraordinària. Era una continuació del que havia començat a fer Fàbregas i Recasens, però ara amb un major potencial financer al darrere. Fou extraordinària tant per la

²³⁷ PUEYO SÁNCHEZ, J. (2006). «Relaciones interempresariales y consejeros comunes en la banca española del siglo XX», *Investigaciones de historia económica*, p. 24.

²³⁸ *Ibid.*

²³⁹ «Cómo funcionan las oligarquías político-financieras» (1921), *Publicaciones de Actualidad. Año I. Núm. 2*, Editorial Arco, p. 33.

²⁴⁰ LLUCH MARTÍN, E. (1968). «Els orígens del Banc de Catalunya» *Serra d'Or, any X. Núm. 102*, p. 57-59

quantitat com per la qualitat de les empreses iniciades. En opinió dels seus protagonistes, les seves tres grans realitzacions eren el Banc de Crèdit Local, el Banco Exterior de España i la Compañía Española de Petróleos. Sens dubte, foren les més importants. No es pot fer una història del sector financer públic espanyol sense una extensa referència al paper del Banc de Catalunya.²⁴¹

Els orígens del Banc de Catalunya es trobaven en la Banca Fábregas y Recasens que s'havia format a la ciutat de Reus l'any 1917. En el procés d'expansió que la va transformar s'hi van barrejar els interessos dels que consideraven que el creixement d'FMGP era una nova i interessant oportunitat per al banc. Lluch i Cabana destaquen la presència a l'entitat bancària d'homes com Enric Losantos Vilaseca, enquadrat dins el Centre Autonomista de Dependents del Comerç i de la Indústria (CADCI) i de Pere Coromines Muntanya, Secretari del Consell d'Administració. Cabana afirma que «pel que sembla, Enric Losantos es féu càrrec del que era la banca comercial, amb les seves operacions de descompte d'efectes i crèdit i la xarxa d'oficines, mentre que els Recasens es preocuparen sobretot de la promoció de negocis».²⁴² Per a Lluch, durant una primera etapa, el banc havia estat dirigit des de la coherència ideològica, esquerrana, del grup que el comandava, que situa en part en l'òrbita de l'anarquisme i dels pactes amb el lerrouxisme. Però, sobretot, «és indiscutible que no tenia relació amb la burgesia organitzada al voltant de la Lliga, i encara menys amb la burgesia catalana centralista».²⁴³

Tot i el matís ideològic, l'entitat va mostrar una gran ambició. Lluch afirma que va voler ser un banc de bancs catalans, perquè propugnava «un banc que, connectat ja des d'ara estretament amb els ajuntaments i amb la Mancomunitat, pogués ésser més endavant el Banc públic d'una Catalunya autodeterminada».²⁴⁴ Ara bé, amb l'arribada del directori militar, la tendència a l'agrupació bancària i el desembarcament d'uns nous gestors, el banc transformà aquest tarannà, perquè «el grup majoritari, que no varià la seva posició esquerrana, perdé pràcticament el control del Banc i, per tant, la mateixa possibilitat d'utilitzar-lo políticament».²⁴⁵

²⁴¹ CABANA VANCELLS, F. (s/d). *Caixes i Bancs de Catalunya*, Editorial Gran Enciclopèdia Catalana, Recurs Electrònic.

²⁴² *Ibid.*; Podem afegir Joan Baptista Joaneu Nadal, subdirector del banc, del qual el fons documental conserva la tarjeta de visita. FGC Fons FMGP [8005/04]

²⁴³ LLUCH MARTÍN, E. (1968). «Els orígens del Banc de Catalunya», *Serra d'Or*, any X. Núm. 102, p. 57-59

²⁴⁴ *Ibid.*

²⁴⁵ *Ibid.*

El 1919 la Banca Fàbregas i Recasens havia proporcionat a Josep Rogent la garantia de crèdit per a l'adquisició —que feia la Junta de Museus d'Art al bisbat d'Urgell i de la qual en parlarem en un capítol posterior— de les pintures romàniques murals que serien arrencades del seu emplaçament original i traslladades a Barcelona. El 1923 Vicenç Ferrer Bertrand, vicepresident d'FMGP, va substituir Evarist Fàbregas en la presidència del Banc de Catalunya. Va ser llavors quan Josep Rogent va obtenir del banc el crèdit necessari per a l'adquisició de les accions d'FMGP en mans d'inversors suïssos. En la mort prematura de Ferrer, el 1924, el substituiria en la presidència del banc el seu cunyat Ramon Albó Martí. Els Recasens s'hi mantindrien en la direcció executiva i Pere Coromines en la secretaria del Consell. El renovat equip gestor va incloure els directius de la banca Soler Torra Germans²⁴⁶ i va dur el banc al pacte amb el poder polític gràcies als contactes que mantenia amb el ministre d'Hisenda José Calvo Sotelo. És a dir, amb la burgesia regionalista de La Lliga i amb la nacional-centralista.

En qualitat de gerent de la CAFA, Rogent havia manifestat la voluntat de tirar endavant uns altres projectes al marge del que motivava la fundació de la Societat, és a dir, la construcció del petit funicular de Montserrat a Sant Joan. Possiblement, els projectes mai expressats tampoc no serien, amb excepció del cremallera de Núria, els que l'administrador delegat presentaria, anys a venir, al Consell d'Administració d'FMGP. Les circumstàncies van obligar-lo a emprendre aventures que, en alguns casos, com es veurà més endavant, no van sortir bé.²⁴⁷ Però fossin empreses per grat o per força els projectes necessitaven diners i, a banda dels que provenien dels ingressos corrents, FMGP va utilitzar dues estratègies per procurar-se'ls: l'emissió d'obligacions hipotecàries i l'augment de capital. El Banc de Catalunya i les seves entitats consorciades —Banca Fàbregas y Recasens, Banca Soler Torra, Urquijo Catalán, Hispano Colonial, etc.— sempre van facilitar el crèdit necessari a FMGP. El Banc de Catalunya esdevindrà el cordó umbilical dels diners.

²⁴⁶ Acabada la Guerra Civil els membres del Consell d'Administració d'FMGP passarien un expedient de depuració. De les seves manifestacions coneixem que n'hi havia que havien format part de la Banca Soler Torra Germans i que havien entrat al Banc de Catalunya. Políticament, militaven en la dreta tradicionalista i, durant la República, en la CEDA. Font: AGA, Obras Públicas, Ferrocarriles, 24/14809 FMGP Expedientes de personal.

²⁴⁷ FMGP exploraria la possibilitat d'un funicular al Monte Igueldo i també, el 1935, la construcció d'un cremallera al cim del Teide. Tot fa pensar que actuava de comparsa per proporcionar la necessària formalitat a uns procediments que havien estat decidits prèviament.

L'evolució financera d'FMGP ens demostra que a partir de 1924 va esdevenir un més dels instruments previstos per al creixement del banc i de les seves entitats associades. La presumpció la corrobora el fet que van compartir diversos membres en els respectius consells d'administració. Van compartir el president, primer Vicenç Ferrer Bertrand i, posteriorment, Ramon Albó Martí,²⁴⁸ i sobretot, perquè aquesta societat va reproduir en els seus *tempos* els de la matriu, el banc (Taula 13).

Taula 13. Consell d'Administració del Banc de Catalunya (1930).

President	Ramon Albó Martí
Vicepresident	Carles Maristany Benito
Consellers	Miquel Alejandro Casas Evarist Fàbregas Pàmies Josep Ferran Tuset Enric Ferrer Portals Francesc Lacambra Lacambra Eduard Recasens Mercadé Artur Suqué Sucona Bartolomé Trias Comas
Secretari	Pere Coromines Muntanya

Font: *El Financiero*, Madrid, 4 de juliol de 1930, p. 7.

FMGP, de la mà del Banc de Catalunya, seguiria l'exemple d'altres grans companyies que havien estat finançades amb subscripcions d'obligacions hipotecàries que els petits estalviadors havien adquirit en el mercat a través de la banca de valors — en aquest cas, del Banc de Catalunya i les entitats associades— que els les col·locava amb sucosos beneficis. Un instrument, el de les obligacions hipotecàries, que va permetre absorbir estalvi particular sense haver de compartir amb ell el domini financer. Tot i que no hem trobat un document que ho confirmi, hem d'imaginar que el Banc de Catalunya, com acostumaven a fer els bancs en casos similars, devia adquirir una petita quota del capital per tenir l'exclusivitat del llançament de les emissions ulteriors —possiblement, les 200.000 ptes. de l'ampliació de capital de 1925, a la qual no se li assignaria cap objectiu en particular. Una estratègia, la de les obligacions hipotecàries, que només es va atrevir a deixar de banda el 1928 quan de resultes de la gran necessitat de diner que requeria l'execució de tots els projectes previstos per la Societat es va fer imprescindible

²⁴⁸ Miquel Alejandro va ser conseller al Banc de Catalunya i seria president d'FMGP durant la dècada dels 30'. Políticament sembla que simpatitzava amb *Derecha de Cataluña*, pròxima a la CEDA. Font: Hemeroteques digitals.

acudir a l'ampliació de capital, per la via de l'emissió d'accions, que passaria de dos a catorze milions de pessetes.²⁴⁹

Ernest Lluch considerava críticament que l'expansió del banc es va caracteritzar per «un creixement que es va fer amb un desfasament notable i no cobert per una política d'atracció de mitjà i petit estalvi, tan abundós a Catalunya», tot i que Cabana afirma que «el Banc de Catalunya tancà tots els seus exercicis amb resultats positius i repartí als seus accionistes un dividend correcte, que oscil·là entre el 7 i el 8% del capital desemborsat.»²⁵⁰ L'evidència documental que el juliol de 1931, en el moment de la fallida, el Banc de Catalunya tenia en cartera 10.000 accions d'FMGP de l'emissió que la Societat havia dut a terme el 1928, ens convida a creure, amb Lluch, que el banc no va cobrir el risc amb una política d'atracció de l'estalvi però, sobretot, en aquest cas (potser també en d'altres), l'assumpció del risc venia condicionada per les grans expectatives de negoci, per la voluntat de materialitzar —i repartir-se entre el grup directiu dels bancs— un fabulós guany econòmic sense compartir-lo.²⁵¹ Descobrirem més endavant els embolics relacionats amb aquest paquet d'accions a partir de 1932.

L'entrada en el Consell d'Administració d'FMGP de les veus provinents del nou accionariat suposarà una intensificació de l'estratègia financera expansiva que el banc s'havia imposat. Les repercussions del domini financer del Banc de Catalunya resulten la clau per entendre el progressiu divorci dels pressupòsits inicials sobre els quals Josep Rogent havia instrumentat els projectes de la Societat. És a dir, que induïen la Societat a deixar de banda la concepció moral de la muntanya catalana per assumir-la exclusivament per solar per a un negoci immobiliari i turístic. En el nou objectiu del benefici econòmic per damunt de qualsevol altra consideració, el reforçament en el Consell d'Administració de la representació del Banc de Catalunya minoritzava el paper dels Marcet, que defensaven la participació que LARSA tenia en la Societat. Sembla que els Marcet també tenien interessos en el grup competidor arrengrerat al voltant dels bancs Arnús Garí i

²⁴⁹ L'aquiescència dels consellers simbolitza l'interès dels bancs que representaven en l'operació: «Expresando el señor Mateu que le parecía acertada la ampliación de capital para llevar a cabo las obras que la Sociedad tenía en proyecto prescindiendo de emitir nuevas obligaciones y abundando en igual criterio los otros señores vocales [...] El señor Mateu expresó que conceptuava beneficiosa para la Sociedad la operación convenida con el Banco de Cataluña, que a su entender debía aprobarse» *Llibres d'actes del Consell d'Administració*. Sessió de 19 d'abril de 1928. FGC Fons FMGP [9008/01]

²⁵⁰ CABANA BANCELLS, F., (s/d) *Caixes i bancs...*

²⁵¹ Hi ha diferents manifestacions que ens indueixen a un pensament semblant: «Debía tenerse en cuenta que el estado actual de la Sociedad y los proyectos que iban a desarrollarse se debían a los accionistas actuales por lo que entendía [Damià Mateu] que se les debía una compensación». *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 5 de maig de 1928. FGC Fons FMGP [9008/01].

Marsans. No podem obviar les conseqüències polítiques i culturals d'aquest transvasament de forces financeres en l'escenari simbòlic de Montserrat.

A voltes amb la situació general de la banca en aquests anys, que va desembocar en la formació d'agrupacions d'entitats, assistirem a un procés de competència ferotge entre elles. En aquest sentit convé que fem un petit aclariment. La Banca Marsans la presidia Joan Ventosa Calvell des de 1917. Ventosa i Josep Rogent s'havien relacionat a les files de la Lliga Regionalista. El dos bancs —Catalunya i Marsans— havien col·laborat en la fundació d'empreses, com la vidriera CELO. Ara bé, res del passat no va resultar prou obstacle perquè la Banca Marsans, juntament amb l'Arnús-Garí —que finançava el monestir de Montserrat²⁵²— concebés projectes que buscaven l'erosió de la posició dominant que FMGP i, per tant, el Banc de Catalunya, perseguien a la muntanya de Montserrat i, posteriorment, buscarien a Núria. Les actuacions dels competidors, com les descriu la documentació d'FMGP, adoptarien un desenvolupament molt tèrbol del qual no podem deixar a banda les decisions de l'abat Marcet. Les coneixerem en la segona part del treball.

Política i negocis al voltant del turisme: el gran miratge

El febrer de 1925 tots els membres del Consell d'Administració d'FMGP es desplaçaven a Montjuïc per conèixer el lloc exacte on havia de construir-se un funicular l'adquisició del qual havia estat proposada a la Societat. Es tractava d'una concessió que havia obtingut el difunt Secretari, Elies Rogent Massó, amb la mirada posada en les imminents transformacions urbanes en la muntanya barcelonina. Després de la seva mort sobtada, Josep Rogent Pedrosa, el seu pare, va voler traspasar-la a FMGP.²⁵³ L'operació no es va dur a terme per les reticències que van mostrar-hi els Marcet i les dues iniciatives prosseguirien en vides separades, tot i que en els consells d'administració respectius s'hi asseurien, gairebé, les mateixes persones. Funicular de Montjuïc, S.A. no només construiria amb èxit el funicular anunciat, sinó que també va sol·licitar, i obtenir, la concessió per a la construcció d'una línia de ferrocarril subterrani que havia d'unir l'estació que aquell tindria a tocar de l'Avinguda Paral·lel, amb la Plaça Catalunya. Una

²⁵² MASSOT MUNTANER, J. (2021). Entrevista realitzada per l'autor d'aquest treball, el 8 de desembre.

²⁵³ Es tracta, òbviament, del que hem citat anteriorment, el que Josep Rogent considerava el 1927 que posaria Montjuïc a l'abast de Barcelona.

línia que va iniciar les obres de construcció tot i que les condicions que van provocar la fallida del Banc de Catalunya va aturar-les en sec. Pel camí, els mateixos homes van fundar Parks, S.A., el 1929, per a la construcció del Maricel Park, a Montjuic, que fins el 1936 va suposar una alternativa al Tibidabo. Ramon Albó Martí, a més de la posició que li hem descrit anteriorment en molts altres afers, també ostentava la propietat del Victoria Hotel, S.A., que es trobava situat a la cantonada de la Plaça Catalunya amb la Ronda de Sant Pere.²⁵⁴ Pel que fa als interessos en el sector turístic dels altres gestors del Banc de Catalunya, hem identificat els de Carles Maristany Benito —amb el qual Ramon Albó es relacionava no només al Banc de Catalunya, sinó també al Comitè de Barcelona de MZA i al Congrés dels Diputats— que va formar part del grup d'inversors que va donar forma a la societat Hoteles y Playas del Mediterráneo, S.A.. Aquesta societat va posar en marxa diferents projectes turístics a Sitges i a Caldetes, entre els quals, l'adquisició de grans peces de terrenys per fer-hi urbanitzacions d'estiueig i la construcció dels hotels Terramar i Titus, que serien finançats amb les bestretes reemborsables que els concediria el *Patronato Nacional de Turismo* (PNT). Encara, en el sector de l'oci, Maristany estava al darrere de l'empresa que havia construït el Cinema Coliseum, a la Gran Via de les Corts Catalanes, de Barcelona, en una operació que s'havia desenvolupat en circumstàncies anàlogues a les d'FMGP.²⁵⁵ Podem afegir que Ramon Soler Vilabella, enginyer industrial i promotor del funicular aeri de Sant Jeroni, a Montserrat, trametia al PNT, el 30 d'abril de 1930, el projecte d'un gran xalet-restaurant en aquell cim perquè l'organisme públic li prestés la garantia d'interès. A través de la memòria de Soler observem que confiava en les empreses constructores de què se serviria FMGP quan pretendria el mateix avantatge

²⁵⁴ Encara, per a l'experiència hotelera del grup, cal apuntar que l'arquitecte Francesc Rogent Pedrosa, germà de Josep Rogent, havia projectat el Gran Hotel Colon, també a la Plaça Catalunya, que en aquests anys havia estat ampliat a partir d'un projecte d'Enric Sagnier. Font: Hemeroteques digitals.

²⁵⁵ «La ascensión de lo que A. Cirici llamaba la “burguesía tecnificada-particularista” con la Lliga y la fase del “Noucentisme” había concluido con la guerra Mundial, y se iniciava en la nueva década el predominio de la burguesía “estatal-monopolista”, la burguesía del cemento y de las obras públicas. A esta clase dirigente les correspondía levantar un gran “Palacio de la Cinematografía”, (así se referían siempre al Cine Coliseum) del mismo modo que la anterior construyó un “Palau de la Música” y más remotos antecesores el Gran teatro del Liceo, Palacio de la opera [...] La idea nació un día de 1919 en un sueño de grandeza del fundador de la revista *El Mundo Cinematográfico*, José Solà Guardiola, y de Victoriano Saludes Soca, a los que se sumó el capital de los señores Carlos Maristany, Ramon Almirall Trius, Antonio Feliu Prats, Juan Valldaura Carbonell, Enrique Buxeres Bultó, Julio Morín Labbe, Juan Subirats Prat i José Mi i Llorens, todos ellos integrantes del primer consejo de administración de la empresa “Metropolitan, S.A. Las obras duraron tres años (1920-1923) y estuvieron dirigidas por el arquitecto Francsico de P. Nebot y el decorador J. Fernández Casals, participando las más importantes empresas constructores de la época. Se dijo que el coste total de las obras ascendió a 4.500.000 pesetas». En: GONZÁLEZ LÓPEZ, P. (1984). *El cine en Barcelona, una generació històrica: 1906-1923*, [Tesi doctoral]. Universitat de Barcelona, p. 828.

financer per al seu hotel de muntanya a Núria, relacionades íntimament amb el Banc de Catalunya.²⁵⁶ Per tant, se'ns fa evident que l'entitat bancària invertia en unes societats involucrades en la promoció i construcció d'una gran planta turística a la costa i a la muntanya de Catalunya. Al mateix temps, facilitava els contactes polítics perquè l'Estat assegurés el risc que assumia el banc, a través de la garantia de crèdit que havia d'oferir-li el PNT. Confirmem el que avançàvem al capítol anterior, que els gestors d'FMGP, i els de les entitats que li proporcionaven el crèdit, no només estaven interessats en la utilització de la muntanya per institució moral, religiosa i política al servei del catolicisme i el patriotisme, que és el que hem presentat, sinó que també mantenien un interès sòlid i en augment pels sectors de l'oci i del turisme, és a dir, en l'explotació geogràfica, que interpretaven un vector de creixement de negocis amb un marcat caràcter especulador, en sintonia amb les dinàmiques financeres del moment, particularment, les que s'esperonaria a partir de 1926 des les institucions que es bastirien per a la promoció a gran escala del turisme. Vegem-les des de la seguretat que van tenir un fort impacte en el projecte d'FMGP a Núria.

Escriu Luís Lavaur que durant el primer terç del segle XX «el concepto de España plasmado en los libros de viajes giraba en torno de la noción de tratarse de un país más bien africano, con tres espectáculos sin par, vistosos y con solera. A saber: *bull-fights, processions and Cuadro flamenco*. Ingredientes responsables de que España les cayera fenomenal a los autores de libros de viajes, reacios a romper con la rutina de lo histórico-monumental, entreverado de bronco tipismo, sazonado con unas gotas musulmanistas y filocalés».²⁵⁷ A Catalunya, el paisatge turístic que coneixem és més complex. Ja hem descrit la recepció del model suís d'indústria del foraster a Barcelona, que va tenir lloc en el lustre 1875-1880, a través del projecte del cremallera de Montserrat que va proposar Joaquim Carrera Sairol, i la posterior fundació d'FMGP, seguida del viatge a Suïssa de Valentí Almirall i la difusió que en va fer dels seus resultats. Però entre la recepció del model i l'aparició del turisme, a Catalunya, van haver de passar uns anys.

L'antropòloga Saida Palou ha defensat que el turisme va fer aparició quan el país, i molt especialment la ciutat de Barcelona, se submergia en un procés de renovació dels plantejaments històrics que havien estat el fonament de la seva relació amb el territori,

²⁵⁶ Soler Vilabella consignava que les obres les faria la constructora Pallás y Gamandé, que coneixerem més endavant per la seva relació amb els projectes d'FMGP. Font: *Proyecto de un Chalet-Restaurant en la cima de Sant Jerónimo. Memoria*. FGC Fons FMGP [19003/01]

²⁵⁷ LAVAU, L. (1980). «Turismo de entreguerras. 1919-1939 (I)», *Estudios Turísticos* (67). p. 62.

amb la conseqüència de la creació i extensió d'una consciència nacional, que el poder creixent de la burgesia va traduir en un fenomen cultural que abastava de l'arquitectura al reconeixement lingüístic del català. En aquesta tessitura, reprenem Palou, el turisme apareixia davant dels seus promotors com un fenomen format per múltiples elements que podien beneficiar l'objectiu de construcció d'una ciutat i d'un país. L'efecte més immediat va ser que «al llarg de les primeres dècades del segle XX, la indústria turística es va anar convertint en una peça relativament important del projecte de transformació social, cultural i urbanística de Barcelona».²⁵⁸ El que ens descobreix l'evolució empresarial d'FMGP és que els seus objectius van ser instrumentats pels propis gestors com una operació de país, de transformació de la relació mútua de la ciutat i els seus habitants i de la muntanya i el seu paisatge.

Hem d'entendre les ambicions d'FMGP en l'esfera del turisme des de la perspectiva que Josep Rogent s'havia fet del negoci. Rogent havia format part del grup fundador de la Comisión de Atracción de Forasteros y Turistas (CAFT), el 1906, i de la SAF, posteriorment.²⁵⁹ A finals de 1926, en la seva qualitat de president accidental de la SAF, havia comunicat als associats l'activitat de la recent constituïda *Compañía Nacional de Industrias del Turismo* (CNIT) «por lo que respecta a la construcción de hoteles en distintas localidades españolas».²⁶⁰ El CNIT havia nascut a Barcelona el 1926 amb l'objectiu de construir hotels moderns i confortables arreu de l'Estat. La historiadora del turisme Ana Moreno ha afirmat que el CNIT volia capitalitzar i desenvolupar el sector, per la qual cosa el seu negoci pretenia abastar la construcció, urbanització, comerç de materials, proveïment turístic i agències relacionades.²⁶¹ La capitalització del nou organisme promotor del turisme l'havien d'assegurar el Banc d'Espanya, per a les hipoteques, i el Banc de Crèdit Local —una altra de les realitzacions del Banc de Catalunya— per a les concessions i les operacions de crèdit. En la direcció tècnica del CNIT hi havia Lluís Peypoch, autor d'una *Memoria sobre la organización nacional del turismo*, en la qual identificava les oportunitats del desenvolupament del turisme a l'Estat

²⁵⁸ PALOU RUBIO, S. (2011). *Barcelona, destinació turística. Promoció pública, turismes, imatges i ciutat (1888-2010)*. [Tesi Doctoral]. Universitat de Barcelona, p. 70.

²⁵⁹ PALOU RUBIO, S. (2023). «Los inicios del fomento turístico institucional en Barcelona: agentes, actuaciones, narrativas e imágenes en la obra de la Comisión de Atracción de Forasteros y Turistas (1906-1909)», *Investigaciones Históricas. Época Moderna y Contemporánea*, p. 699-726.

²⁶⁰ *La Vanguardia española*, 25 de desembre de 1926, p. 25.

²⁶¹ MORENO GARRIDO, A. (2018). «La política turística, 1905-1931». En VALLEJO, R. Y LARRINAGA, C. (dirs.). *Los orígenes del turismo moderno en España. El nacimiento de un país turístico 1900-1939*. Sílex Universidad, p. 315-344.

espanyol que, pel que explicava en les conferències que impartia, necessitava prèviament per prosperar «de la resolució del problema hotelero».²⁶² El 1927 el sector organitzaria la I Exposición de la Industria Hotelera y de la Alimentación, al Palau de Montjuic. FMGP hi participaria amb un gran diorama de Montserrat en el qual s'hi reproduïa la via del cremallera.²⁶³

La falta de places hoteleres era una de les mancances que havia proclamat, ja el 1919, el I Congrés de Turisme de Catalunya. Durant la sessió inaugural d'aquell congrés iniciàtic, el llavors president de la Mancomunitat de Catalunya, Josep Puig i Cadafalch, havia anunciat que

el turisme vol comoditats i veure coses característiques, i per això s'ha deturat la destrucció de monuments antics que amenaçaven destruir [...] caldria també, per atreure el turisme, que les nostres ciutats de muntanya servessin llurs característiques al modernitzar-se, que els hostals fossin hostals però perfectament confortables, conservant tot el caràcter [...] i així s'aconseguiria que la nostra Catalunya fos visitada pels corrents mundials del turisme.²⁶⁴

Ara bé, en el període de desplegament dels projectes d'FMGP, entre 1925 i 1930, una part important de la burgesia semblava haver mudat de propòsit i desistit del projecte polític catalanista per abraçar els interessos econòmics que defensava el directori.²⁶⁵ Aquest, en resposta a la bona sintonia de les elits financeres amb els seus dirigents, va instrumentar diferents estratègies enfocades a la consolidació del sector turístic i al seu creixement, una vegada es va convèncer que l'oci i el turisme no només constituïen un negoci lucratiu per als capitalistes privats que hi invertien, sinó que podia resultar en un poderós equilibrador de la balança de pagaments, quan les polítiques s'adreçaven a la

²⁶² Conferència de Lluís Peypoch davant la Societat de Fondistes. *La Vanguardia Española*, 4 de maig de 1928, p. 18. No hem pogut consultar la *Memoria* de Peypoch perquè no hem pogut localitzar cap exemplar original ni reproduccions parcials del text.

²⁶³ BARNILS MONER, C (Dir.) (1928). *Anales de la Hotelería española y su I Exposición en Barcelona, 1927*. Asociación de Hoteleros y Similares de Cataluña.

²⁶⁴ Veurem, més endavant, com de semblants resulten els arguments de Puig i Cadafalch i els que Josep Rogent utilitzarà per convèncer el bisbe d'Urgell, Justí Guitart, de la conveniència de fer un hotel de muntanya a Núria. Font: «Congrés de Turisme de Catalunya», *La Veu de Catalunya*, 19 de juny de 1919, p. 19.

²⁶⁵ L'assagista i polític conservador Joan Estelrich ho denunciaria al llibre *Catalunya endins*, el 1930: «de l'època de la dictadura ens quedarà, a una part de nosaltres, el record d'una crisi individual i política. Ens quedarà també una experiència que no bescanviarem per cap possible cant de sirena il·lusori i magnífic. L'any 1922 i 1923 es parlà, a Catalunya, com si al país hi hagués passat un vent de folia. Un general acabà amb la rèmorà retòrica posant-se un dit a la punta del nas i fent una cara una mica ferrenya —com es vol fer amb les criatures. La gent emmudí a proporció de l'enrogallament que havia passat els anys anteriors.» En: ESTELRICH ARTIGUES, J. (1930). *Catalunya endins*. Citat per: COLL-VINENT, S. (2022) *Joan Estelrich-Josep Pla. Periodisme i llibertat. Cartes 1920-1950*. Destino, p. 323.

captació d'estrangers que consumien l'oferta que se'ls proposava. Servint-nos novament dels textos de Lavour, notem que en relació a l'atracció de visitants, «admitido como hipótesis lo mal que pudo caerle políticamente la dictadura a Cataluña, de lo que no cabe duda es de lo bien que le sentó al régimen el turismo de la región [catalana]».²⁶⁶ L'aliança entre els interessos privats i els públics va donar lloc, ho ha explicat Rafael Vallejo, «a realidades sociológicas, por difusión de las prácticas turísticas y aumento del número de turistas, y en proyectos y realidades económicas».²⁶⁷ Definitivament, el turisme i les iniciatives que s'hi relacionaven generaven riquesa. Malauradament, el coneixement de la seva dimensió econòmica topa amb les mancances de la informació estadística disponible. Vallejo, Lidoso y Vilar aporten, en el seu estudi sobre la dimensió econòmica del turisme d'entreguerres, algunes certeses que permeten comprendre decisivament la renovada ambició especuladora dels gestors d'FMGP en aquest període, pel que fa als projectes turístics que es proposaven: el fet que entre el 1900 i el 1935 la propensió dels espanyols a emprendre un viatge, la intensitat turística del país, havia augmentat més de vint vegades.²⁶⁸ En tot cas, és fa necessari que remarquem que durant el període va desenvolupar-se a Catalunya una política turística que resulta difusa. Hi va haver la que va practicar la SAF, especialment remarcable en la difusió d'una imatge de Barcelona, i també de Montserrat, pensada com un producte per a la seva venda, que resultava al mateix temps, en paraules de Saida Palou, un «espejo refractor de los ideales de la burguesía»,²⁶⁹ i que en part a través de Josep Rogent i FMGP va ser mimetitzat en la construcció de Núria com una destinació turística. Sobre aquesta experiència que venia de lluny i que va prosseguir més enllà del directori, s'hi sobreposava, des del 1911, una iniciativa estatal que havia anat a càrrec d'un escassament efectiu Comisario Regio de Turismo —del qual el fons d'FMGP conserva una targeta de visita amb una anotació que demostra que van arribar a mantenir una relació.²⁷⁰ Però el 1928 la institució va ser liquidada i substituïda per un Patronato Nacional de Turismo (PNT), que la historiografia

²⁶⁶ LAVOUR, L. (1980). «Turismo de entreguerras. 1919-1939 (I)», *Estudios Turísticos* (67). p. 68.

²⁶⁷ VALLEJO POUSADA, R. «La formación de un sistema turístico nacional», en: R. VALLEJO POUSADA, DIR. (2018). *Los orígenes del turismo moderno en España: el nacimiento de un país turístico*. Sílex Universidad, p. 76.

²⁶⁸ R. VALLEJO, E. LIDOSO, M. VILAR, «La dimensión económica del turismo en España», en: R. VALLEJO POUSADA, DIR. *Los orígenes del turismo moderno en España: el nacimiento de un país turístico*, Sílex Universidad, 2018, p. 258.

²⁶⁹ PALOU RUBIO, S. (2018) «La primera experiència de política turística autonòmica», en: VALLEJO, RAFAEL Y LARRINAGA, CARLOS (DIRS.) *Los orígenes del turismo moderno en España. El nacimiento de un país turístico 1900-1939*. Sílex Universidad, p. 426.

²⁷⁰ FGC Fons FMGP [4010/05]

del turisme coincideix en atorgar-li una gran ambició, perquè copiava gairebé fil per randa el model consolidat de l'ENIT, que havia estat posat en marxa a Itàlia el 1919, i que havia estat greixat amb les ínfulas imperials del dictador Mussolini. Conseqüentment, la historiadora del turisme Ana Moreno ha afirmat que l'entitat «respondió muy bien a lo que se esperaba de una administración turística moderna y eficaz».²⁷¹ La importància que el directori va voler donar al PNT, que preconitzava com abans havia fet la SAF i el CNIT la millora de la planta hotelera, es pot comprendre en la decisió de vincular-lo de manera directa al Consell de Ministres, i amb el fet que els membres del seus comitès directiu i executiu es nomenessin per Reial Decret. L'extensió territorial del PNT va constituir una altra peculiaritat, pel fet que va comptar amb delegacions a Madrid, Santander, Sevilla, València i Barcelona, que van prescindir de les associacions locals d'iniciativa i de les persones que les havien conduït, que van prosseguir amb les funcions que havien desenvolupat fins aquell moment, de tal manera que en alguns casos van duplicar-se esforços i iniciatives.²⁷²

Si hem portat aquí aquest breu resum de la conjunció de les polítiques turístiques de la SAF amb les del directori és perquè FMGP va voler incorporar Núria en els projectes d'uns i altres. Ho demostrarem més endavant a partir de les manifestacions del general Barrera en la visita que va fer a les obres del cremallera i, sobretot, en les gestions que es van dur a terme per obtenir la bestreta reemborsable del PNT que financés les obres de construcció d'un hotel de muntanya a Finestrelles. Perquè els que es dedicaven al turisme en aquells anys mantenien la certesa que un bon hotel resultava un imant per al turista. Per acabar, ens interessa observar el finançament del PNT, perquè en la formulació inicial havia de satisfer-se a partir del cobrament d'una fracció de l'impost obligatori sobre els viatgers del ferrocarril (*Seguro Obligatorio de Viajeros*, SOV). El procediment es va demostrar del tot impracticable per l'oposició ferotge que van oposar les companyies ferroviàries —recordem que FMGP entrava en aquesta categoria d'empreses i pagava el SOV— de tal manera que tota l'obra que li va ser encomanada a l'organisme va haver-se de finançar amb un emprèstit estatal de 25 milions de pessetes, mentre s'esperava il·lusòriament que es resoldria el conflicte amb les ferroviàries. Com afirma Moreno, el finançament de la política turística que va posar en solfa el directori es va considerar a

²⁷¹ MORENO GARRIDO, A. (2018). «La política turística, 1905-1931», en: VALLEJO, R. Y LARRINAGA, C. (dirs.). *Los orígenes del turismo moderno en España. El nacimiento de un país turístico 1900-1939*. Sílex Universidad, p. 330.

²⁷² *Op. Cit.* p. 331.

partir d'uns ingressos de 31.500.000, que havien de provenir del SOV, principalment, i que no van arribar mai. Per aquest motiu la investigadora l'ha qualificada de fantasiosa i ha recordat que els republicans, més endavant, la denunciarien per sobredimensionada.²⁷³

Una clientela que els semblava indestructible

A banda de l'Església, Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes tenia més experiència que cap altra entitat en les peregrinacions a Montserrat. Els pelegrins constituïen el client majoritari dels seus trens i funiculars. El negoci que FMGP tenia entre mans havia crescut a l'ombra dels vincles interns dels dirigents eclesiàstics i seglars del catolicisme social català. Durant la dècada dels anys vint la Societat es proposava anar més enllà de Montserrat i liderar el procés de construcció material del Pirineu, després que havia aprovat l'avantprojecte de Núria. FMGP coneixia perfectament la sensibilitat del negoci als factors socioeconòmics. Havia patit intensament durant la crisi social i econòmica finisecular. Un negoci que la Societat descriuria en els termes següents:

Y por la índole especial, eminentemente religiosa, de los lugares a que conducen los trenes y funiculares de la Sociedad, donde se hallan enclavados los santuarios visitados desde tiempo inmemorial por gentes de profunda raigambre religiosa que iban en grandes grupos en forma de procesiones y peregrinaciones, llevando imágenes y estandartes. Estos grupos compactos y numerosos organizados por las parroquias y grandes asociaciones católicas de Barcelona, Tarrasa, Sabadell y las principales poblaciones catalanas, daban un contingente enorme de pasajeros a todas las líneas de la Compañía.²⁷⁴

L'anotació que copiem forma part d'algunes de les conclusions a què havien arribat els gestors d'FMGP, el 1932, davant la dramàtica davallada de viatgers que sofrien els seus funiculars i ferrocarrils, des de 1930, de la qual feien responsable el clima general del país, advers, llavors, a les manifestacions religioses.²⁷⁵ L'opinió dels consellers de la

²⁷³ *Op. Cit*, p. 333.

²⁷⁴ * Dades del segon semestre de l'any. *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de XX de 1932. FGC Fons FMGP [8005/03].

²⁷⁵ «El tráfico de viajeros ha sufrido un considerable retroceso comparado con el año anterior por ser dicho año el de la Exposición. Comparado con otros años también se nota dicha baja debida si duda a la crisis por la que atravesamos y a la competencia del Funicular Aéreo, que fue inaugurado el día 17 de mayo, y a la de los autos. Es de esperar en el próximo año, un aumento de viajeros debido a las fiestas jubilares con motivo de la celebración del noveno aniversario de la fundación del Monasterio de Montserrat y del cincuentenario de la Coronación y proclamación de la Virgen de Montserrat Patrona de Cataluña, a no ser

Societat ens revela que amb l'adveniment de la República el binomi en què es fonamentava l'atractiu moral de les destinacions havia quedat fora de servei i que el turístic havia estat devastat per la greu crisi econòmica internacional. Tanmateix, encara no hem d'anar tant enllà. Abans hem d'esbrinar la manera en què va consolidar-se el públic de colles parroquials a Montserrat, superposat a l'embat del directori militar en contra del catalanisme i de l'Església catalana. Analitzarem l'impacte de la nova política del directori en la capacitat d'atracció de Montserrat i, per tant, en els resultats d'explotació d'FMGP i en la manera en què van prefigurar el seu futur a Núria.

Les iniciatives que hem conegut, primer la de la CAFA i FMGP, el 1917 i el 1923, respectivament, van ser construïdes sobre els fonaments d'una entesa. Ho hem exposat a bastament. Però tot just assolida la fita decisiva, l'adquisició d'FMGP i la presentació del projecte de Núria, la fesomia política del país va fer un tomb radical amb l'adveniment del directori militar el setembre de 1924. Una de les accions que el nou poder polític va emprendre amb més entusiasme va ser la de la demolició dels instruments polítics i culturals que havien fet possible l'auge d'un catalanisme catòlic, el combustible dels projectes de Josep Rogent. En primer lloc, va buidar de contingut la Mancomunitat de Catalunya, per fer-la desaparèixer tot seguit. També va dissoldre gairebé totes les corporacions municipals de Catalunya, que considerava vinculades a la vella política, i va substituir els seus membres per personatges posats a dit.²⁷⁶ Per sortir-se'n, a Catalunya va concentrar tot el poder en la figura del capità general Emilio Barrera Luyando, que va desplegar una política repressiva d'una gran rudesia contra el catalanisme. La dictadura identificava l'Església catalana, la que quaranta anys enrere havia resultat de l'escissió definitiva del carlisme, amb el creixement del separatisme.

Josep Massot ha explicat que l'abat Marcet «es pronunciava clarament en la línia de la *Catalunya Cristiana* que havia somiat el bisbe Torras i Bages, el venerable *monarca de la terra catalana*, segons el consiliari de la Lliga de la Mare de Déu de Montserrat,

que sobrevingan circumstancies extraordinaries que lo privaran.» *XL Memòria del Consejo de Administración*, 1930, p. 6. FGC Fons FMGP [15007/01]

²⁷⁶ Prèviament, Primo de Rivera havia declarat a la premsa, el mateix 13 de setembre, que «Catalunya no s'haurà de sentir res del nostre adveniment al poder. Ara, el morbós sentiment català d'hostilitat a Espanya que tan abandonat i criminalment han deixat desentrotllar a l'escola i a la trona i a la càtedra els abominables polítics de l'antic règim, aquest sentiment procurarem desterrar-lo pel mateix mitjà que s'ha creat, és a dir, per la predicació, i quan llurs manifestacions siguin mal intencionades o rebels allavors les ofegarem per la força. Encara som tots, catalans i castellans, a temps de salvar el concepte i l'amor de l'espanyolisme, premisa de convivència ètica i cordial i per la meva part he pres tal amor a Catalunya que el que més desitjo és servir-la i tenir reciprocitat de sentiments i espero que ho aconseguiré totalment». En: *La Veu de Catalunya*, 13 de setembre de 1923.

Frederic Clascar». ²⁷⁷ Hem conegut que el 1913 Marcet havia assistit al Primer Congrés d'Art Cristià, que havia tingut lloc a Barcelona, ocasió que va ser aprofitada per un grup de seglars per reclamar-li la celebració d'un congrés litúrgic a Montserrat, que es va dur a terme el 1915. ²⁷⁸ Un dels fruits del congrés va ser la revista *Vida Cristiana*, que s'editaria en català. L'embranchada per a la catalanització de la vida monàstica va prosseguir, així mateix com les iniciatives per irradiar la cultura cristiana, en català, a partir, sobretot, de la instal·lació d'una impremta al monestir. L'actitud de simpatia de l'abat Marcet envers les inquietuds culturals i religioses de la seva època a Catalunya (Pomells de Joventut, moviment escolta, moviment litúrgic, etc.) que havien estat beneïdes pels polítics de la Lliga Regionalista, especialment per Prat de la Riba, a l'enterrament del qual va assistir Marcet, van esdevenir un maldecap per Montserrat així que el directori militar va fer-se amb el poder. ²⁷⁹ Massot ens recorda que una de les primeres accions del dictador va ser la supressió del moviment Pomells de Joventut, que havia fundat Josep M Folch i Torres i en el qual s'hi havien enquadrat, ho hem dit en un altre lloc, més de cinquanta mil infants de Catalunya. Tot i que defineix millor la responsabilitat que el nou règim atorgava a l'església catalana, de catalitzadora del separatisme ²⁸⁰, els moviments que aquest mateix historiador detecta en el nunci del Vaticà a l'Estat espanyol, Federico Tedeschini, per conseqüència de les pressions del rei Alfons XIII davant del Sant Pare, per apartar Marcet de Montserrat i, encara, a tota la comunitat monàstica.

A la Seu d'Urgell el bisbe Justí Guitart no quedava més ben parat que l'abat Marcet, als ulls del dictador, perquè en la descripció que en fa Francesc Badia, es tractava d'un home incòmode per a la dictadura. Primo de Rivera i el seu govern interpretaven la posició de Guitart una ofensa a la nació espanyola i el titllaven de separatista, per la qual cosa van fer servir els instruments al seu abast, especialment els militars, per oposar-se al bisbe, per entorpir les polítiques que mirava d'endegar i per expressar-li amb claredat la seva antipatia. ²⁸¹ La hi van fer sentir amb ocasió del repartiment a la catedral, el 27 de

²⁷⁷ MASSOT MONTANER, J. (1979). *Els creadors del Montserrat modern. Cent anys de servei a la cultura catalana*, Publicacions de l'Abadia de Montserrat, p. 87.

²⁷⁸ Potser, cal entendre la iniciativa com una resposta al congrés eucarístic internacional que s'havia dut a terme a Madrid, el 1911.

²⁷⁹ MASSOT MONTANER, J. (1979). *Els creadors...*, p. 111.

²⁸⁰ Fem servir la cursiva per remarcar que el terme era usat pel directori en un sentit despectiu, per fustigar el moviment que llavors era majoritari a Catalunya, el catalanisme autonomista.

²⁸¹ BADIA BATALLA, F. (2007). *El copríncep Mons. Justí Guitart i el seu temps (1920 -1940)*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat, p. 43.

setembre de 1923, d'uns pasquins contra la blasfèmia que es presentaven escrits en català, fet pel qual el comandant militar de la ciutat va protestar enèrgicament. I, encara, en un cas de violència verbal contra la persona del bisbe que va tenir lloc durant la visita del Capità General de Catalunya, Emilio Barrera Luyando, el 31 d'agost de 1925, quan el militar es dirigí públicament contra el bisbe, ho explica Badia, per no complir amb els seus deures envers la pàtria espanyola.²⁸² I ²⁸³ Semblantment, quan el general Barrera havia escomès Guitart a La Seu d'Urgell, l'audiència, composta d'edils municipals urgellencs i cerdans posats a dit pel nou govern, van aplaudir-lo «estrepitosament».²⁸⁴

Amb aquests precedents, i pel que hem conegut de l'evolució que farien els membres del Consell d'Administració d'FMGP en la defensa particular dels seus interessos econòmics, considerem que el nou escenari polític va provocar que la representativitat del catolicisme social català en el Consell d'Administració entrés en crisi. Ens resulta indubtable que l'animositat del règim dictatorial en contra de l'Església catalana va impactar profundament en el desenrotllament dels objectius d'FMGP, sobretot, perquè va enterbolir les relacions amb l'abat Marcet de Montserrat que, simultàniament, va afectar els objectius que es bastien per a Núria amb el bisbe Guitart, quan l'entrada de nous consellers en la Societat va demostrar que aquests mantenien una franca sintonia amb les elits politico-financeres de l'Estat que donaven suport al dictador i, molt possiblement, a un nacionalcatolicisme espanyol.

En el nou ordre polític la gestió cultural i econòmica de la tradició catalana oposarà una clara contradicció als interessos de futur d'FMGP. La imposició de la pau i l'ordre social en un marc de franc creixement econòmic devia produir en el seus gestors l'efecte que era millor embeinar-se el compromís amb la construcció de la nacionalitat catalana a canvi de fer els bons negocis que semblava que es podien fer a les muntanyes, intensificant la modalitat d'aprofitament turístic de la destinació. Un pensament semblant

²⁸² Op. Cit, p. 45

²⁸³ A l'Església de Catalunya tampoc no hi faltaven els que s'havien afegit a la doctrina ultranacionalista de Primo de Rivera, com el canonge de Barcelona Josep Montagut, que escrivia en l'opuscle *La tesis española y el Vaticano* que «como la sombra del manzanillo, la del catalanismo mata o envenena cuanto toca. Aquí, entre nosotros, ya es conocida desde años la porfía separatista de convertir la basílica de Montserrat en una especie de capilla disidente y de dar a la devoción montserratina un tinte marcadamente político, sirviéndose de la Madona bruna, como dicen en la jerga de ahora los iniciados, a manera de símbolo, seamos discretos en la expresión, para exteriorizar sus afectos a la independencia de Cataluña mientras aparentemente recitan sus jaculatorias y cantan sus himnos a la Celestial Señora». En: *La tesis española y el Vaticano*, Barcelona (1925). Citat per MASSOT MONTANER, J. (1979). *Els creadors del Montserrat modern. Cent anys al servei de la cultura catalana*, Biblioteca Serra d'Or. Publicacions de l'Abadia de Montserrat, p. 117-118.

²⁸⁴ BADIA BATALLA, F. (2007). *El copríncep...*, p. 42

els va motivar a dibuixar un vast pla d'inversions. Tanmateix, el fet que les previsibles inversions s'adrecessin a llocs d'una simbologia (i d'una propietat!) que no es podia amagar, en els casos de Montserrat i de Núria, en dificultava l'aplicació si no existia la concòrdia politico-religiosa que els havia prefigurat. Aviat coneixerem els embolics que va patir FMGP a Montserrat, que van suposar un llast per a l'execució del projecte de Núria.

És en aquest marc que hem de reinterpretar els objectius d'FMGP, a través de l'evolució que van fer els seus gestors, que és el que hem volgut presentar en un capítol precedent. Els que havien estat estretament vinculats a la construcció d'un programa religiós i polític que incorporava el dret a la propietat, la nacionalitat catalana i el catolicisme conciliador com a tres elements inseparables, que anhelaven la consolidació d'unes institucions morals que n'asseguessin la pervivència pràctica i simbòlica, i que havia identificat en les muntanyes de Catalunya el bressol de la seva tradició, van emmotllar-se a les doctrines d'uns homes nous que provenien de l'àmbit de les finances, que sense desempallegar-se del tot d'aquells tres objectius, maximitzaven el del benefici econòmic especulador. Aleshores, les realitzacions que havien sorgit de l'aliança d'eclesiàstics i seglars del catolicisme social català perquè alguns llocs sagrats, Montserrat i en un futur Núria, els de major càrrega simbòlica, disposessin de les condicions necessàries per acollir *les masses engolfades de les ciutats*, van haver d'acceptar de compartir els espais amb unes altres formes d'aprofitament.²⁸⁵ El que havia resultat prioritari per als representants d'aquell acord possibilista, que el viatge als llocs religiosos adquirís una perspectiva educativa que, en definitiva, convertís la destinació en una més de les institucions religioses anhelades per a l'apaivagament de la *qüestió social*, es complementava ara amb un afany de lucre econòmic evident, imprescindible per satisfer les càrregues financeres derivades dels elevats costos econòmics de la transformació del paisatge de muntanya en mercaderia.

²⁸⁵ Tot i reconèixer la dificultat de la relació, Xosé Santos ha escrit que «el turismo como actividad hedónica parecía situarse en el polo opuesto de los valores promulgados por el catolicismo. Sin embargo [...] era posible, e incluso deseable, desarrollar vínculos entre ambos fenómenos. El valor educativo del turismo lo convertía para transmitir la idea de España. Y en el centro de esa concepción se encontraba la religión.» Font: SANTOS SOLLA, X. M. «El turismo religioso, fiestas patronales, Semana Santa, santuarios y peregrinaciones», en: VALLEJO, R. I LARRINAGA, C. ED. (2018). *Los orígenes del turismo moderno en España. El nacimiento de un país turístico (1900-1936)*. Sílex Universidad, p. 876.

Taula 14. Funicular de Sant Joan (Viatgers transportats).

1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926
	n/d	92.114	123.507	135.774	156.993	157.822	169.018	159.589	103.203
1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
152.823	161.360	209.612	149.444	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d

Nota: No hem pogut esbrinar el nombre de viatgers entre 1931 i 1936. Sabem que el 1933 els ingressos havien disminuït més d'un 50% respecte de 1929. Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [15007/01]; [15008/01]; [15009/01]; [150010/01]

Per conseqüència, l'escenari comercial d'FMGP esdevindria el centre d'una doble picabaralla. Una de política i cultural pel control simbòlic del lloc, i una altra de financera pel control dels beneficis econòmics. Ara bé, l'anàlisi de l'evolució del negoci —hem pres per indicador els viatgers del funicular a Sant Joan perquè a diferència del cremallera no el perjudicava la competència de la carretera (Taula 14)— demostra de manera fefaent que l'enrenou no va afectar el doll de viatgers que acudien a la destinació.²⁸⁶ El valor simbòlic de Montserrat va mantenir-se intacte. El nombre dels que pujaven a la muntanya va progressar amb claredat durant els anys vint i va assolir el pic el 1929, amb motiu de l'Exposició Universal de Barcelona, per davallar després sobtadament. Per tant, el concurs de l'Església catalana i dels seus col·laboradors necessaris en el binomi pàtria-religió, els propagandistes del catolicisme social, i el dels sobrevinguts especuladors financers aliats del directori, en la formulació i construcció de la destinació, devia fer-se amb la suficient ambigüitat perquè el símbol pogués seguir vigent com un factor decisiu en l'atracció dels visitants, la clientela dels trens i funiculars d'FMGP. Aquests visitaven Montserrat indiferents a la superposició dels expressats objectius econòmics i polítics que resultaven de la nova conjuntura financera que facilitava el directori. Possiblement, una circumstància semblant va fer pensar els gestors de la Societat en l'oportunitat del projecte de Núria, on el binomi no només podria reproduir-se, sinó que se l'afiguraven francament indestructible.²⁸⁷ Santiago Rubió dibuixaria amb claredat els visitants de Montserrat en la memòria del seu projecte de funicular a Sant Joan, el 1916:

el público que frecuenta Montserrat es poco aficionado a viajes emocionantes como sería el de cruzar las profundas simas del torrente suspendidos en un cable que,

²⁸⁶ El descens dels anys 1925 i 1926 és conseqüència del tancament per ampliació de la capacitat del funicular.

²⁸⁷ Ens fem nostres els arguments de continuisme ideològic que ha manifestat Enric Ucelay a: UCELAY-DA CAL, E. (2003). *El imperialismo catalán. Prat de la Riba, Cambó, D'Ors y la conquista de España*. Edhasa, p. 25-48.

aunque sea suficiente para sostener el peso que soporta no infunde confianza a gentes de carácter sencillo como son la mayoría de visitantes.²⁸⁸

La gent de caràcter senzill era la que donava vida al negoci d'FMGP. L'historiador Xosé Santos ens ha presentat tres públics diferenciats —romeus, turistes i excursionistes— quan ha afirmat que Montserrat havia estat durant els primers decennis del segle XX un lloc molt popular després que el nacionalisme català l'havia convertit en el símbol d'una identitat nacional en què s'associaven la pàtria i la religió. L'excursionisme de caràcter científic, argumenta Santos, observava els valors naturals i culturals de la muntanya, per la qual cosa l'historiador no els considera turistes religiosos «en la medida en que la motivación principal era la del conocimiento, sin duda entremezclada con el romanticismo».²⁸⁹ Però l'experiència d'FMGP a Montserrat ens demostra que la línia que separava aquests tres col·lectius era extraordinàriament difusa. Marc Boyer ha observat que «entre le pèlerinage et le tourisme, la différence est moindre qu'on pourrait croire».²⁹⁰ En conseqüència, el visitant de Montserrat podia incloure en ell mateix una, dues o les tres facetes. Fixem-nos en Josep Rogent, que era al mateix temps excursionista, romeu, turista i home de negocis. No desconeixem que hi devia haver els radicals de cadascuna de les pràctiques, però per al compte d'explotació de la Societat resultaven completament negligibles. De la combinació de les tres facetes encara no en sorgiria el turisme de masses, però si una clientela que demostrava als del *cremallera* que tindria prou entitat per generar les rendibilitats desitjades a Núria. La facilitat amb la què la Societat col·locaria en el mercat la gran ampliació de capital de maig de 1928, a les condicions de la qual dedicarem un capítol sencer, els reforçaria en aquest pensament.

D'acord amb el que es desprèn del producte d'explotació de la Societat, i dels missatges publicitaris que inseria en la premsa generalista, l'afluència interanual de viatgers a Montserrat la condicionaven un parell de factors: la bonança meteorològica²⁹¹

²⁸⁸ Proyecto de un ascensor de Montserrat a Sant Juan. Font: ANC Fons 341. Autoritzacions d'obres en zones d'influència de carreteres.

²⁸⁹ Considerem que Santos trasllada equivocadament al segle XX un model excursionista que va ser prototípic dels darrers decennis del segle XIX. Font: SANTOS SOLLA, X. M. «El turismo religioso, fiestas patronales, Semana Santa, santuarios y peregrinaciones», en: VALLEJO, R. I LARRINAGA, C. ED. (2018). *Los orígenes del turismo moderno en España. El nacimiento de un país turístico (1900-1936)*. Sílex Universidad, p. 884-885.

²⁹⁰ BOYER, MARC (1999). *Histoire du tourisme de masse*. Presses Universitaires de France (PUF). p. 47.

²⁹¹ Durant l'hivern els visitants a Montserrat semblen ser molt escassos. Aquest seria el motiu que argumentaria la Societat per tancar i reformar el funicular a Sant Joan, el novembre de 1926. La 2a Divisió de la Inspección Técnica y Administrativa de Ferrocarriles sancionaria l'opinió quan afirmaria, en la concessió del permís de tancament, que “teniendo en cuenta la índole especial del trafico de de dicha línea,

i el ritme de les celebracions del calendari litúrgic del monestir, que acostumaven a coincidir. I un tercer, determinant: l'estabilitat socioeconòmica. La publicitat que feia la Societat sempre va defugir les connotacions religioses i insistia repetidament en què oferia «viajes de recreo».²⁹² Les defugia perquè li resultava obvi que amb el missatge s'adreçava a tots els públics. I que el públic que accedia a Montserrat —romeu, excursionista o turista— s'esbargia en un paisatge que l'educava en la magnificència i misericòrdia de Déu. Per aquest motiu l'abat Deàs no va oposar-se al projecte de perllongament del ferrocarril a Sant Jeroni, el 1909, i el seu successor, Marcet, va esperonar el 1917 la construcció del funicular a Sant Joan i la recompra d'FMGP. Confirmen el nostre argument les paraules que els Consellers de la Societat van exposar als seus accionistes, el 1910, quan exploraven les possibilitats del nou negoci a Sant Jeroni. Llavors, defensarien que «l'excursion au San Geronimo est-elle actuellement déjà très souvent entreprise par les visiteurs du Couvent qui disposent de suffisamment de temps, car elle nécessite environ 4 h. aller et retour».²⁹³ Els que feien les excursions s'extasiaven davant d'un paisatge sublim, la qual cosa equivalia a creure en l'obra divina. Una col·laboradora de la revista *Feminal* ho explicava a les dones benestants catalanes amb les paraules següents:

Quan després d'una hora de viatge en un tren de cremallera qu'ab panteig munta atrevits precipicis y turons durant vuyt kilòmetres, se troba'l turista ò peregrí per primera vegada front a la Seu de les montanyes, no es pera escrita la impressió que'l domina. Sols recordo que cayguí agenollada al veure tanta meravella.²⁹⁴

limitado en esta época del año al de escasísimos excursionistas de la montaña de Montserrat". *Oficis diversos 1923-34*. FGC Fons FMGP [7006/01].

²⁹² «Nunca deja de ser encantadora la excursión á la Perla de nuestras montañas, y desde que el Ferrocarril Cremallera (único en España) ha hecho este corto viaje más fácil y cómodo, pudiendo verificarse la ascensión y regreso en un solo día, nadie debe dejar de visitarla. La seguridad que presta este curioso sistema es indudable, acreditada ya por la experiencia, y evita completamente las incomodidades que antiguamente se sufrían. El tren sube lentamente, en rápidas pendientes de 15% por entre aquellos grandiosos riscos y el turista admira entusiasmado en su ascensión aquellos soberbios panoramas sin rival en el mundo. Desde el Monasterio pueden hacerse sinúmero de excursiones todas á cual más agradables, tales como, á la Santa Cueva, Degotalls, Santa Cecilia, San Miguel, San Juan, San Jerónimo, Cuevas de Collbató, etc., para lo cual hallarán en el mismo planos e itinerarios de la montaña, impresos en diversas lenguas. A los que deseen pernoctar en el Monasterio, los Rdos. Padres Benedictinos les facilitan buenas habitaciones y el abrigo necesario. El Restaurant de Montserrat tiene un buen servicio establecido en toda época del año y sus salones están confortable y esmeradamente instalados. El culto diario en la Santa Basílica es el siguiente [...]» *Itinerario de los trenes*, Núm. 14 (1901) FGC Fons FMGP [5017/07]

²⁹³ *Vingtième rapport du conseil d'Administration et bilan au 31 de décembre de 1910*. FGC Fons FMGP [15006/01]

²⁹⁴ VILÀ DE SARTHOU, LÍDIA, (1912). «Un jorn a Montserrat», *Feminal*, Núm. 59, 25 de febrer de 1912, p. 12.

La *Revista Montserratina*, propagadora de l'*imperialisme* de Montserrat, assegurava que la muntanya feia avinent al turista que, per davant de tot, era un cristià:

Porque a Montserrat no acierto a pensar que se pueda sólo a venir con esa idea. Podrá hacerse, podráse salir de casa y tomar el tren con esa idea, pero... ¿quién sube por el ferrocarril de cremallera, al contemplar absorto el soberbio panorama que la vista quisiera abarcar por completo y de una vez, para retenerla siempre; quién al ver las montañas colosales, con sus picachos gigantescos, con sus precipicios aterradores, con sus hondonadas salvajes, repito, no olvida que es turista para acordarse siquiera por breves momentos que es cristiano, y levanta el alma a Dios, [...]?²⁹⁵

Fins i tot, podem tornar a referir l'escriptor Émile Zola que, a *Lourdes*, exemplifica millor que molts altres la complexitat d'aquells viatgers que, tan bon punt eren a la muntanya sagrada i havien acomplert els preceptes religiosos que els havien dut fins al lloc, es prenién el temps necessari per anar d'excursió a la recerca de les impressions del paisatge o desprenien grans quantitats de diners en l'adquisició de records banals:²⁹⁶ Escriuria Zola:

—Amigo mío— dijo el señor de Guersaint a su compañero—, ya que tenemos la tarde por delante le propongo a usted que visitemos un poco la ciudad [Lorda]. Yo tengo que ocuparme de encontrar un carruaje para realizar la excursión a Gavarnie.

Considerem que FMGP no apreciava la diferència defensada per Xosé Santos, entre els devots de la religió, del coneixement, del lleure o de l'esport. Totes les ampliacions de material mòbil que va dur a terme la Societat a la línia de Montserrat van ser fetes amb cotxes de 3a classe. La venda de bitllets creixeria només en els de tipus combinat per a grups de romeus, els més barats. L'oferta, doncs, satisfieia les expectatives del catolicisme social. Una demanda construïda, és clar, a partir de la invenció de la tradició que havia fet Víctor Balaguer i que la Renaixença havia dut pràcticament a la hipèrbole.

Però hem d'interposar un matís. La terminologia d'FMGP assimilava els turistes, els excursionistes i els romeus, però això no diluïa les diferències socials. No era l'especificitat del seu viatge el que els marcava, sinó els diners i el temps que podien desprendre per fer-lo. Perquè de la combinació de la informació que podem extreure dels publicistes coetanis, de la correspondència de Josep Rogent amb l'abat Marcet i el bisbe

²⁹⁵ ECHARRI, M. (1913). «Montserrat». *Revista Montserratina*. Núm. 6, 8 de juliol de 1913, 273-274.

²⁹⁶ ZOLA, É. (1894- cast.1931). *Lourdes*. M. Aguilar editor, p. 269.

Guitart, i de la fesomia dels projectes d'FMGP, consubstancials al catolicisme social i, per tant, classistes, conclourem que, a Montserrat, si bé tots els turistes podien ser considerats romeus, no tots els romeus resultaven ser turistes. Passava el mateix amb els excursionistes. Sabem que la Societat va transformar el 1928 un dels cotxes de viatgers de la línia amb la intenció de dotar-lo de gran confort, perquè havia previst la construcció d'un hotel de luxe a Montserrat. També, el 1929 modificaria el projecte del funicular al Camí de la Cova de la Verge perquè els cotxes incorporessin un departament de primera classe. Eren anys de bonança política i econòmica en què els gestors d'FMGP volien salvar l'hàndicap que havien trobat els suïssos en engegar el negoci del ferrocarril, el 1892, i que encara es mantenia, el fet que la gran majoria dels viatgers la constituïen colles parroquials compostes per obrers. Els que ocupaven els seients dels cotxes de tercera classe. Els que anaven i tornaven de Montserrat la mateixa jornada. Llavors, a mitjans de la dècada dels vint, era el visitant amb diners el que volien per Montserrat i el que buscarien per a Núria. Els que havien de fer bons els *tres dies* que necessitava la visita, que havia establert Gaietà Cornet.²⁹⁷ Perquè no hem d'oblidar que els rics també formaven part del poble de Déu. Josep Rogent li ho expressaria clarament al bisbe d'Urgell, Justí Guitart, quan negociarien les condicions del santuari pirenaic. Però l'abat Marcet es va encarregar de denegar-los l'autorització per a l'hotel. El cotxe de luxe que esmentàvem no va circular gairebé mai per les vies de Montserrat. La venda de bitllets preferents es mantindria sempre en uns nivells molt discrets.

Aleshores, diem que per a FMGP existia el visitant popular, que l'identificava el viatge en grans colles, per al qual la Societat preveia una oferta ben delimitada de bitllets combinats i vagons de tercera classe, que transportava a Montserrat per fer realitat la voluntat dels sectors possibilistes de l'Església. Per aquest motiu se'ls hauria de proporcionar llocs de pregària, miradors escènics, camins endreçats, hostatgeries, restaurants de segona categoria o, fins i tot, espais econòmics on autogestionar-se la intendència.²⁹⁸

²⁹⁷ CORNET MAS, G. (1858). *Tres días en Montserrat: guía histórica-descriptiva de todo cuanto contiene y encierra esta montaña*, Barcelona: Librería del Plus Ultra

²⁹⁸ El setmanari Patufet ens descriu amb exactitud aquest turisme popular, el seu públic lector: «Ja sortim de l'estació. Quim soroll! —Santa Cecília! —Sant Jeroni! —Restaurant Sant Joan! —Coves del Salnitre! —Hotel Marcet! —i us carreguen de paperam que, a ral el quilo, ja paga les despeses del viatge. Ara les cel·les. Quina cua! Cal prendre paciència, tothom voldria estar llest de pressa, però la cosa va llarga. Per fi ja tenim la clau. «El Venerable» tercer pis. Cinc llits amb cobertes i cortines d'aquella índiana vermella amb bèsties pintades, lavabo amb gerro de llauna, un mirall marejat, quatre cadires de boga, una taula coixa i la recepta darrera la porta. Però què hi fa? Estem d'excursió! Ara cal anar a l'església. Cuitem, que és hora

Un altre grup el constituïa el que el *creuerista* havia estat per a Barcelona. El projecte de Núria mostrarà fins a quin punt la Societat el tenia present, pel fet que no només representava una altra mirada a la muntanya, sinó que el considerava l'ambaixador de les classes benestants, la qual cosa es traduïa, òbviament, en una generosa capacitat per despendre diners. Els *creueristes*, que sense negligir la magnificència de Déu anaven a la muntanya per fer esport i per divertir-se, eren, llavors, el client minoritari, els que evitaven el viatge grupal i eren principalment individualistes. FMGP els coneixia per l'experiència de Rogent a la SAF i sabia que els atreïa l'aventura i que tenien bones perspectives de creixement.²⁹⁹ Un client que semblava fet a la mida d'un altre mitjà de transport, l'aeri, el que havia proposat Santiago Rubió Tudurí i que coneixerem més endavant, que a diferència del ferrocarril, transport massiu preferit pels catòlics per als grans romiatges, s'havia d'adaptar millor a aquesta nova clientela adinerada que viatjava en *petit comitè*. Per a aquest client prestigiós, nascut a l'empara de la bonança econòmica d'entreguerres, s'hi preveïen unes amenitats que, com es demostraria en el projecte a Núria d'un hotel de muntanya a Finestrelles, calia situar una mica lluny de la cotilla que imposava el soci religiós perquè la destinació li proporcionés el necessari atractiu mundà.³⁰⁰ Finalment, l'excursionista era un client camaleònic el perfil del qual s'allunyava, durant el segon decenni del segle XX, de la uniformitat políticament conservadora que li hem descrit anteriorment i diversificava els interessos i els practicants. FMGP assumia que era una clientela en expansió. També ho descobrirem més endavant, quan descriurem els plets per Núria en els anys de la República.

Seria per l'estabilitat de l'amalgama d'aquests grups —romeus, excursionistes i turistes, a partir de 1923—, que els dirigents del catolicisme social català van considerar que s'havien assegurat el control de la Muntanya Santa i dels accessos —perquè el cremallera havia facilitat el creixement dels visitants i, per tant, d'oportunitats de fer-hi valer el símbol nacional i moral davant qualsevol interferència política conjuntural—, el

que no hi haurà gaire empentes al camaril [...]. En: «Montserrat», *Patufet*, Núm. 1153, 8 de maig de 1926, p. 586

²⁹⁹ Josep Rogent coneixia, per l'experiència de la SAF, el perfil del creuerista. Per aquest motiu la Societat adreçava les campanyes de publicitat, també, a aquest públic que visitava Barcelona i Monsterrat. Per conèixer el creuerisme i el seu impacte en les dues destinacions, veure: CHERCHIELO, G. (2017) «La evolución de los cruceros marítimos en España. Desde sus comienzos hasta la actualidad (1848-2016)», *Estudios y Documentos*, 22, p. 82-85.

³⁰⁰ «Le pèlerinage a un caractère massif et est une démarche collective; le tourisme est essentiellement égotiste et fut longtemps pratique par des individualités». Font: BOYER, MARC (1999). *Histoire du tourisme...*, p. 47.

que va convèncer Josep Rogent i els altres membres del Consell d'Administració que era el moment oportú per reproduir el model en el Santuari de Núria, on podrien formalitzar contractualment una entesa semblant, en aquest cas, amb el bisbe d'Urgell. Perquè, en el pensament dels promotors de la Societat, de la mateixa manera que el control en l'accés a la destinació —primer, a Montserrat i, finalment, a Núria— consolidava una determinada construcció simbòlica del lloc, és a dir, que els n'assegurava la gestió del símbol, la promoció d'una gran planta d'hostaleria a la muntanya en les formes que resultessin adients, naturalment, a la magnificència i misericòrdia de Déu, la interpretaven la manera en què convenia fer realitat la construcció material. Uns factors que, sumats, els havien d'assegurar l'exclusivitat en la construcció del paisatge de muntanya. Una fórmula que, durant la dècada de 1920, els bons resultats econòmics del negoci a Montserrat els demostrava que no reduïa l'afluència de viatgers, sinó que els incrementava, assegurant-los els desitjables guanys econòmics i morals.³⁰¹

La cruïlla d'interessos, econòmics i morals, que s'expressaven en l'aprofitament de les muntanyes des de perspectives diferents sense que en resultessin mirades antagòniques, sinó complementàries, va fonamentar l'expectativa de negoci a Núria que, a més, per al compte de resultats de la Societat, tenia el valor afegit que amb la futura extensió de la pràctica dels esports d'hivern per part d'unes societats excursionistes en transformació s'esperava que trencaria l'excessiva estacionalitat de l'oferta montserratina, en què totes les idiosincràcies turístiques convergien preferentment en els mesos de bonança meteorològica.³⁰²

³⁰¹ Al cap i al la fi, en aquells anys, a Montserrat, «Tota la muntanya era envaïda de colles endiumenjades i bullicioses i feia ressonar, sonora, les veus i els crits alegres de la gent. Aquestes colles es feien més nombroses i freqüents a mesura que hom s'acostava al monestir. Fora del recinte, cada arbre, cada mica d'ombra, era aprofitada per la gent per reposar-hi o per a fer-hi el dinar. Particularment, l'obaga de la plaça dels Jardinetes i els boscos d'alzines que partint d'allí s'enfilen fins a mitja alçària dels penyals que en forma d'amfiteatre tanquen la muntanya per aquella banda eren literalment presos a l'assalt.» La descripció fa referència a un viatge dut a terme l'estiu de 1927. Font: GERHARD, CARLES (1982). *Comissari de la Generalitat a Montserrat*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat, p. 92.

³⁰² Per lluitar contra l'excessiva estacionalitat de la destinació, la Societat anunciava que «Montserrat en invierno. En toda época del año tiene sus encantos la excursión a la perla de nuestras montañas; però en los días claros de invierno, tan frecuentes en nuestro país, el viaje resulta no solo agradable, sino encantador para el excursionista». La facturació demostra que l'èxit de les crides als excursionistes va ser escàs. *Itinerario de los trenes, Núm. 14* (1894) FGC Fons FMGP [5017/07]

La muntanya dels altres catalans. Del paisatge en Pere Coromines a l'excursionisme plural

Fins ara hem presentat la construcció simbòlica i material de la muntanya de Catalunya com una operació de llarga durada en què la burgesia i l'Església, acordades en el catolicisme social, van tenir un paper preponderant a través d'un seu instrument, l'excursionisme. També hem fet evident que el republicà Valentí Almirall havia viatjat a Suïssa, el 1880, i considerat que el model turístic transalpí podia ser beneficiós per a la renovació de la relació que els catalans mantenien amb els testimonis de la tradició que habitaven les muntanyes. Sobre la llavor que pogués haver deixat Almirall en l'àmbit que estudiem Francesc Roma ha dit que les tendències progressistes dels promotors de l'excursionisme, a Catalunya, van ser francament minoritàries. De resultes, segueix Roma, tot i que l'excursionisme pogués haver-se presentat per element modernitzador de la societat catalana, la identitat nacional que contribuïa a construir s'articulava des del tradicionalisme. Però en córrer els anys, especialment després que finalitzés el directori de Primo de Rivera, l'excursionisme havia canviat. Per al mateix autor, la República va fer que alguns clubs excursionistes abandonessin l'apoliticisme i es significuessin del costat del nou règim, de la democràcia i, molt especialment, en favor de la demanda de l'Estatut d'Autonomia per a Catalunya.³⁰³ Hem de considerar, per proporcionar un fonament a l'afirmació de Roma, que el discurs d'Almirall havia tingut continuïtat en els republicans de la generació de Pere Coromines Muntanya i que havia estat articulada en les colles excursionistes dels ateneus populars. Aquesta continuïtat explicaria per què el 1931 el nou govern català, notablement encapçalat per Francesc Macià, es va interessar en l'excursionisme i en les possibilitats que tenia d'esdevenir la base d'un turisme popular, i hi va mantenir contactes freqüents (Taula 15).

Taula 15. Entitats excursionistes a les quals se'ls va trametre l'ofici perquè participessin en la informació oberta per la Generalitat de Catalunya sobre els usos de Núria, el maig de 1933.

Nom	Adreça	Localitat
Agrupació Excursionista Badalona	Lleó, 24	Badalona
Agrupació Excursionista Icària	Passeig del Triomf, 50	Barcelona
Agrupació Excursionista Avant Sempre	Sant Antoni Abat, 15	Barcelona
Agrupació Excursionista La Punxa	Petritxol, 9 pral.	Barcelona
Agrupació Excursionista Montsec	Aribau, 21	Barcelona
Agrupació Excursionista Mossèn Cinto	Passeig de Sant Joan, 55	Barcelona
Agrupació Cultural Francesc Aragó	Aragó, 566	Barcelona
Boy-Scouts de Catalunya	Via Laietana, 61	Barcelona
Centre Excursionista Àliga	Urgell, 180	Barcelona

³⁰³ ROMA CASANOVAS, F. (s/d). *L'excursionisme a Catalunya (1876-1939)*. Edició On-line, p. 223-240.

Centre Excursionista Els Blaus	Bonaplata, 20 (Sarrià)	Barcelona
Centre Excursionista La Morella	Tapineria, 33 pral.	Barcelona
Centre Excursionista Minerva	Santa Clara, 8 (Barceloneta)	Barcelona
Centre Excursionista Roda Móns	Bou de la Plaça Nova, 6	Barcelona
Centre Excursionista de Sant Gervasi	Lagorja, 222	Barcelona
Dinàmic Club	Canuda, 42 i 43	Barcelona
Foment Excursionista de Barcelona	Ronda de Sant Pau, 77	Barcelona
Grup Excursionista Perla	Sant Lluís, 58 (Gràcia)	Barcelona
Secció Excursionista de l'Ateneu Politècnicum	Alt de Sant Pere, 27 1er.	Barcelona
Secció Excursionista de l'Ateneu Enciclopèdic Popular	Carme, 30 pral.	Barcelona
Agrupació Excursionista Catalunya	Passeig del Pi, 5 1er.	Barcelona
Agrupació Excursionista Tagamanent	Hospital, 110 pral.	Barcelona
Centre Excursionista de Catalunya	Paradís, 10 pral.	Barcelona
Centre d'Esports Aire Lliure	Francesc Layret, 91	Barcelona
Penya Esportiva Guimerà	Balmes, 147	Barcelona
Centre Excursionista Joventut Catalana	Floridablanca, 37	Barcelona
Germanor de Guies Excursionistes	Corts, 592 pral.	Barcelona
Grup Excursionista Eco de Catalunya	Ramon Batlle, 19-21	Barcelona
Club Excursionista de Gràcia	Astúries, 33	Barcelona
Secció Excursionista del Club Femení i d'Sports	Plaça Espanya-Hotel-4	Barcelona
Societat Excursionista del Foment Martinenc	Provença, 587	Barcelona
Unió Excursionista de Catalunya	Santa Anna, 10 1er	Barcelona
Secció Excursionista Agrupació A. i E. A. de l'Escola Abat Oliva	Marquès de Santa Anna, 4	Barcelona
Club Muntanyenc Barcelonès	Plaça Francesc Macià, 3	Barcelona
Agrupació Excursionista de la Federació de Joves Cristians de Catalunya	Sana Anna, 11	Barcelona
Club Alpi Núria	Passeig de Gràcia, 26 3er.	Barcelona
Centre Excursionista Rafael Casanova	Travessera, 151 1er	Barcelona
Secció Excursionista dels Casal dels Lluïsos de Gràcia	Plaça del Nord	Barcelona
Secció Excursionista de l'Orfeó Gervasienc	Astúries,	Barcelona
Club Excursionista Sempre Amics	Sant Marc, 25	Barcelona
Agrupació Excursionista Muntanya	Coroleu, 156	Barcelona
Centre Excursionista Natura	Aragó, 565 pral.	Barcelona
Secció Excursionista de l'Ateneu Obrer Martinenc	Besalú, 14	Barcelona
Secció Excursionista de l'Associació d'Alumnes i ex alumnes del Col·legi Acadèmia Sant Martí	Xifré, 25	Barcelona
Unió Excursionista Barcelona-Sants	Riego, 2	Barcelona
Centre Excursionista Calderí		Caldes de Montbui
Agrupació Excursionista Germanor	Església, 4	Esplugas
Grup Excursionista Gelida	Molí Vell	Gelida
Grup Excursionista i Esportiu Gironí	Sabateries Velles, 6	Girona
Agrupació Excursionista Granollers	Josep Umbert, 30 pral.	Granollers
Grup Excursionista Igualada	Rambla de Sant Isidre	Igualada
Secció Excursionista de l'Ateneu Igualadí	Sant Pau, 9	Igualada
Club Muntanyenc Manresa	Casanovas, 3	Manresa
Minyons de Muntanya de la Comarca de Manresa		Manresa
Centre Excursionista de la Comarca del Bages	Conservatori, 4	Manresa
Associació Excursionista La Walkiria	Camí Ral, 260	Mataró
Grup Excursionista Laietana	Enric Granados, 10	Mataró
Agrupació Científica Excursionista	Duc de la Victòria, 18	Mataró
Secció Excursionista de la Societat Iris	Melcior de Palau, 25	Mataró
Grup Excursionista Premià	Centre, 14	Premià de Mar
Secció Excursionista del Centre de Lectura de Reus		Reus
Agrupació Excursionista Terra i Mar	Avinguda 11 de març, 38	Sabadell
Centre Excursionista del Vallès	Rambla, 75	Sabadell

Centre Excursionista de Sabadell	Rambla, 71 1er.	Sabadell
Grup Excursionista Muntanyenc	August, 11 pral.	Tarragona
Secció Excursionista Joventut Terrassenca	Sant Francesc, 52	Terrassa
Grup Excursionista Egara	Sant Josep, 45	Terrassa
Grup Excursionista La Mola	Palla, 14 1er.	Terrassa
Club Pirineo	Sant Pere, 38 1er	Terrassa
Grup Excursionista Núria	Rambla d'Egara, 17	Terrassa
Centre Excursionista de Terrassa	Sant Antoni, 64	Terrassa
Centre Excursionista de Vic	Temple Romà	Vic
Unió Excursionista de Vic	Ramada, 27 1er.	Vic
Secció Excursionista La Principal	Passeig de Sant Joan, 3	Vilafranca del P.
Secció Excursionista de l'Ateneu		Vilanova i la G.

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [0210/02]

L'excursionisme popular se'ns fa present quan liquidats el directori i la monarquia, amb l'adveniment de la República, revifarà el plet per Núria que s'havia desfermat el 1922 entre el bisbe d'Urgell i l'Ajuntament de Queralbs, quan l'Estat va arrabassar al municipi una part dels comunals de la muntanya d'Estremera (60 ha) per cedir-los al prelat, que perseguia la transformació econòmica de l'entorn del Santuari. La Generalitat intervindria públicament en aquell plet a partir de 1933. Llavors situaria l'excursionisme en el centre de la possible solució perquè voldria utilitzar-lo en la revocació del sentit moral de la destinació. La interpretació catòlica que l'Església i la burgesia havien fet de les muntanyes hauria de deixar pas a una altra del tot laica i popular.

El repàs a la llista d'entitats excursionistes a les qual la Generalitat va convidar perquè presentessin al·legacions durant el procés d'informació sobre la propietat i el futur de Núria mostra un factor interessant: la presència d'Ateneus i Orfeons que comptaven amb una secció excursionista. El moviment excursionista disposava a Catalunya, el 1933, d'una setantena d'entitats que aplegaven prop de 4.000 associats.³⁰⁴ D'Ateneus i Orfeons n'hi havia centenars —alguns dels quals fins i tot depassaven els 20.000 associats— i ens inclinem per suposar que per als nous governants del país constituïen una prometedora via de creixement del turisme popular que podia substituir les colles parroquials que havien fonamentat l'aposta sobre la qual s'havia bastit en el passat el projecte moral i turístic de Montserrat i encara llavors se'l volia reproduir a Núria.³⁰⁵ Ens ho fa pensar el

³⁰⁴ La xifra la va proporcionar la Federació d'Entitats Excursionistes de Catalunya (FEEC) en l'al·legació que va presentar al procediment informatiu instruït per la Generalitat, del qual FMGP va conservar-ne una còpia signada pel seu redactor, Joaquim Saltor Madorell. *Documentació tramesa a la Generalitat, 1933*. FGC Fons FMGP [0210/02]

³⁰⁵ Sobre el creixement del turisme a Catalunya, en aquests anys, Saida Palou ha opinat que «El període entre finals dels anys vint i primera meitat dels trenta, Catalunya experimentarà una primera i modesta democratització del turisme. Es tracta d'un turisme majoritàriament domèstic, ja que els fluxos

fet que FMGP conservés, entre els documents dels plets per Núria, una còpia del document fundacional del Comissariat de la Casa Obrera.³⁰⁶ Advertim, però, que el que canviava no era la gent, els republicans es volien guanyar les mateixes classes mitjanes i populars que uns anys enrere havien pretès atraure els promotors de la concòrdia catòlic-burguesa. Canviava el mediador, el sedàs a través del qual s'interpretava la institució moral que representava la muntanya.

Ramon Arnabat ens permet establir un pont entre les conclusions de Francesc Roma i l'escenari que presenciarem a Núria a partir de 1931. Arnabat ha posat de relleu que en aquests anys va formar-se i desenvolupar-se una nova sociabilitat, la que va tenir per epicentre els ateneus, la qual difonia una «certa concepció comunitarista amb una finalitat lúdica i civicipolítica» que es manifestaria a través de la participació en els aplecs excursionistes o patriòtics.³⁰⁷ La trajectòria dels Ateneus traspuava un compromís educatiu al voltant d'uns referents culturals i ideològics alternatius a l'industrialisme i a la cultura política conservadora que havia imposat la seva hegemonia, a Catalunya, amb l'auxili de la Lliga Regionalista i que llavors anava definitivament a la baixa pel resultat dels efectes de la crisi d'acumulació capitalista desfermada després de 1929 i del seu matrimoni políticament eixorc amb la dictadura primoriverista.³⁰⁸

Per a Enric Ucelay, el resultat era que l'alternativa, el programa republicà i nacionalista que aglutinava els ateneus, «va oferir a les classes humils una sèrie de components ideològics o programàtics del noucentisme, però transformant-los i donant-los un contingut social nou. La maniobra quedava suavitzada pel conjunt de valors mítics de progrés i de futur que imbuïen els medis obrers i populars».³⁰⁹ L'aplicació pràctica

internacionals són encara minoritaris i es concentren sobretot a Barcelona. Aquestes experiències turístiques tindran un caràcter popular i no generaran un impacte rellevant en les economies de les poblacions receptores, si bé en el seu conjunt participaran en l'inexorable procés de transformació sociocultural, econòmica i paisatgística del territori.» PALOU RUBIO, S. (2021). «Excursionisme, paisatge i organització turística durant la Segona República: la celebració de la conferència pro Costa Brava l'agost de 1935», *Annals de l'Institut d'Estudis Gironins*, Vol. LXII, p. 635-666.

³⁰⁶ El Comissariat de la Casa Obrera ha estat estudiat en relació als projectes que hi havia elaborat el GATPAC. Esmentem que entre els signants del document fundacional hi trobem Santiago Rubió i Tudurí, fortament relacionat amb els negocis d'FMGP. De les bases és fàcil deduir que Núria els proporcionava un espai idoni per a les vacances populars. Posteriorment l'entitat va ser fosa amb l'Institut contra l'Atur forçós. *Documentació tramesa a la Generalitat, 1933*. FGC Fons FMGP [0210/02].

³⁰⁷ ARNABAT MATA, R. (2022). «Els ateneus a Catalunya, activisme cívic i social, a *Els Ateneus a Catalunya. Sociabilitat i catalanisme popular*. Institut Català de Recerca en Patrimoni Cultural, p. 36; ARNABAT MATA, R I FERRÉ-TRILL, X. (2017). «Evolución històrica de los Ateneos en Catalunya (1836.1936). *Historia Contemporánea*, Núm. 55, p. 410; UCELAY-DA CAL, E. (1982). *La Catalunya populista. Imatge, cultura i política en l'etapa republicana (1931-1936)*. Els Orígens/La Magrana, p. 341.

³⁰⁹ UCELAY-DA CAL, E. (1982). *La Catalunya populista. Imatge, cultura i política en l'etapa republicana (1931-1936)*. Els Orígens/La Magrana, p. 126.

d'aquest nou sentit, que Ucelay defineix de *noucentisme de masses*, la podem identificar clarament entre els objectius de la intervenció de la Generalitat a Núria, pel fet que alguns dels personatges clau en l'estratègia provenien dels sectors republicans cosmopolites, com ara la UFNR, la USC o l'Acció Catalana Republicana, que, per tant, coneixien i podien participar encara de l'ideari noucentista a la vegada que emprendre'n la seva transformació. Sense oblidar, tampoc, que n'hi havia que havien participat en la redacció de l'Estatut, precisament, a Núria, i que constituïen «els intel·lectuals més prestigiosos del nou context del catalanisme populista».³¹⁰

Són, les circumstàncies que acabem d'apuntar, les que van contribuir a la substanciació de les al·legacions que l'Ateneu Enciclopèdic Popular i l'Ateneu Polytechnicum van presentar durant el procediment informatiu sobre Núria que va iniciar la Generalitat el 1933, en un procés que coneixerem en profunditat en la tercera part del treball.³¹¹ De moment, avancem dades d'un parell d'actors en aquells fets. L'Ateneu Enciclopèdic Popular «va ser fundat per àcrates aficionats a la lectura (Josep Tubau i Eladi Gardó) amb un anhel cultural, pedagògic i reivindicatiu, amb la clara intenció que el poble català entengués la cultura des de les seves arrels de poble, anava dirigit especialment a les classes treballadores».³¹² El 1932 s'hi afiliarien Francesc Macià, president de la Generalitat, i Jaume Aiguadé, Alcalde de Barcelona. El Polytechnicum era una associació que havia sorgit a Barcelona el 1924 després de l'expulsió de professors de l'Escola Industrial, duta a terme pel règim de Primo de Rivera. Formaven part de l'equip docent l'enginyer Rafael Campalans Puig, el metge Josep Trueta Raspall, el geògraf Gonçal Reparaz Ruiz, el mestre Andreu Nin Pérez i el músic Pau Casals Defilló, entre molts altres.³¹³ Ambdós ateneus van expressar-se de manera meridianament clara en la postil·la de les al·legacions que van presentar. Pel que ara ens interessa avançarem que el Polytechnicum es va mostrar radical quan va afirmar «que caldria retirar al Bisbat de la Seu d'Urgell tot el que fos possible dels seus drets a la Vall [...]», i conclouia que «com a idea directora que presideixi aquesta actuació [la intervenció de la Generalitat],

³¹⁰ *Ibid.*, p. 150.

³¹¹ Joaquim M. Puigvert havia donat a conèixer les al·legacions del bisbe d'Urgell, d'FMGP i de la FEEC. PUIGVERT I SOLÀ, J. M. (2008). *Josep Danés i Torras: noucentisme i regionalisme arquitectònics*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat, p. 118-122.

³¹² AISA, M. I SANZ, C. (2005) «Ateneu Enciclopèdic Popular-Centre de Documentació Històrico-Social.» *Cercles. Revista d'Història Cultural* 8, p. 330.

³¹³ Arnabat, però, reclama la necessitat d'un estudi aprofundit d'aquesta entitat, que encara està per fer. En: ARNABAT MATA, R. I FERRÉ-TRILL, X. (2017). «Evolución histórica de los Ateneos en Catalunya (1836.1936). *Historia Contemporanea*, Núm. 55, p. 409.

no oblidar mai que la Vall de Núria ha de tenir sempre un caràcter marcadament popular».³¹⁴

Observem que el moviment ateneista va respondre sobre el futur de Núria, quan va ser preguntat. No hem de considerar la posició del Popular i Polytechnicum una opinió aïllada i probablement podríem prendre-la per la categoria perquè enllaçava coherentment amb els pressupòsits que caracteritzaven aquelles entitats, que hem donat conèixer, succintament, a través dels estudis que n'ha dedicat Ramon Arnabat.³¹⁵ Afegim que l'articulació del moviment associatiu feia anys que funcionava i havia pres cos, especialment, a partir del 1911, quan havia tingut lloc a Reus el I Congrés d'Ateneus i d'Associacions de Cultura, que va presidir Pere Coromines Muntanya.³¹⁶

És precisament en Pere Coromines en qui ens fixarem per la seva triple relació, profunda i transformadora, en els fets de Núria. En primer lloc com a arquitecte d'una estètica del paisatge, que formularà a través d'una obra assagística i literària que va tenir una notòria influència popular.³¹⁷ També, en el seu paper de Secretari del Consell d'Administració de la Banca Fàbregas i Recasens, primer, i del Banc de Catalunya, finalment, els bancs que van subministrar successivament l'alè financer a FMGP, dels quals parlarem en la segona part, que el van posicionar com un testimoni privilegiat del procés de construcció material de la Vall (1919-1931).³¹⁸ En tercer lloc, que hem de considerar-lo la conseqüència dels anteriors, perquè en el càrrec de conseller de Justícia i

³¹⁴ Malgrat algunes afirmacions extremes, el contingut de l'al·legació de l'Ateneu Polytechnicum coincideix força amb el que va presentar la FEEC, en nom de totes les entitats excursionistes de Catalunya i del qual se'n parlarà més endavant. *Documentació tramesa a la Generalitat, 1933*. FGC Fons FMGP [0210/02]

³¹⁵ Més endavant coneixerem que l'al·legació conjunta de les entitats excursionistes, que havia de presentar la Federació d'Entitats Excursionistes de Catalunya (F.E.E.C.) va resultar molt difícil de consensuar i va requerir que la Generalitat establís fins a dues pròrrogues al termini establert per poder-la recollir. Considerem que les dificultats sorgiren de les diferents sensibilitats que convergien en la Federació, llavors molt acusades.

³¹⁶ Enric Ucelay-Da Cal definiria aquest fenomen de «populisme nacionalista» o «noucentisme de masses» i, com opina Arnau González, «sota aquest apel·latiu es definirà una política cultural molt més vinculada a les classes populars que havien donat suport a la República, plantejant un contingut social innovador i progressista. Un canvi que pretenia treure la cultura catalana de l'elitisme i acostar-la al poble». GONZÁLEZ VILALTA, A. (2006). *Els diputats catalans a les Corts Constituents republicanes (1931-1933). Nacionalisme, possibilisme i reforma social*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat, p. 100.

³¹⁷ DUARTE MONTSERRAT, A. (1993). «La ciutat, el paisatge i la nació. Una lectura de l'obra de Pere Coromines», *Estudi General*, Núm. 13, p. 98.

³¹⁸ Com a Secretari del Consell d'Administració del Banc de Catalunya Coromines va patir directament l'ensulsiada del banc. Al seu diari personal anotaria: «D'ençà del'any 25, quan després de redactar els Estatuts del Banc de Crèdit Local d'Espanya, P.[rimo] de R.[ivera] no va permetre que jo fos nomenat conseller ("y que vaya firmando Pere Coromines" deia) que vaig ésser eliminat de totes les societats filials creades pel Banc». COROMINES VIGNEAUX, J. (1962). «Notes biogràfiques i bibliogràfiques sobre Pere Coromines», *Obres Completes de Pere Coromines*. Selecta, p. 33-72.

Dret va centralitzar el procés d'intervenció de la Generalitat, a Núria, entre els anys 1932 i 1933. Ens interessarem, doncs, per entendre la substància del paisatge de Catalunya en Pere Coromines, què havia de contribuir a la conformació de la dels ateneistes i, especialment, de la dels membres de les seves seccions excursionistes, com en uns capítols enrere hem volgut entendre la forma que van donar al paisatge els homes que compartien els interessos de Josep Rogent Pedrosa.

Pere Coromines Muntanya ha estat profusament abordat des de diferents perspectives, la literària, la política y la vital.³¹⁹ Havia nascut a Barcelona el 1870 en una família que procedia de la menestralia i tot just iniciava els estudis de batxillerat que ingressava, el 1883, en l'Associació General d'Estudiants, una entitat que es caracteritzava per la defensa de la laïcitat i el progressisme de la Universitat de Barcelona. El 1887 ingressaria en el Partit Republicà Centralista que encapçalava Nicolás Salmerón i fins el 1893 Coromines esdevindria un membre destacat del partit, a Catalunya. En la seva condició d'estudiant de Dret —pertanyia, doncs, a la mateixa generació que Josep Rogent Pedrosa— progressivament abandonaria els pressupòsits polítics centralistes per abraçar les polítiques de defensa de l'autonomia catalana des de la clara defensa de la qüestió social. El 1895, finalitzada la carrera, s'introdueix en els cercles literaris i intel·lectuals del modernisme, especialment en el grup de la revista *L'Avenç* que dirigien Jaume Massó Torrents i Joaquim Casas Carbó, i que hem caracteritzat en un altre apartat a partir de les consideracions de Joan Ll. Marfany. Al mateix temps va formar part de la colla Foc Nou, fins la dissolució el 1896.

En aquells mateixos anys Coromines va relacionar-se amb col·lectius llibertaris i amb l'obrerisme de signe anarquista, als quals oferirà conferències i publicacions. Relacionat amb aquests sectors radicals a conseqüència de l'atemptat amb bomba al carrer de Canvis Nous de Barcelona, el 7 de juny de 1896, seria detingut i empresonat sota la jurisdicció militar al Castell de Montjuic. El fiscal castrense demanaria per a ell la pena de mort. El Consell de Guerra va començar el 14 de desembre i en la defensa de Coromines s'hi van implicar l'advocat militar Francesc Ricart, i els civils Amadeu

³¹⁹ A tall d'exemple, la Càtedra Ferrater Mora de pensament contemporani ha dedicat a Coromines el seu simposi de 2020, amb la participació de Jordi Casassas Ymbert (Pere Coromines i la seva època). Margarida Casacuberta Rocarols (*Pere Coromines, un modernista entre el mite i la farsa*). Santiago Izquierdo (*Pere Coromines. Política, economia i cultura*). entre d'altres ponents. Es pot accedir als continguts del simposi, aquí: <https://www.catedraferratermora.cat/simposis/ca/pere-coromines/>

Hurtado³²⁰ i Salvador Dalí. La sentència, que es va donar a conèixer el 27 d'abril de 1897, l'absolia de la màxima pena demanada, però l'imposava una altra, d'exili, que el duria a França fins que li va ser commutada.

Amb posterioritat a aquests fets Coromines s'establiria a Madrid, ciutat en què entraria en contacte amb els cercles progressistes i els intel·lectuals. Del període destaca la relació que mantindria amb Miguel de Unamuno. Novament a Barcelona, el 1904 es reintegra en l'acció política com a regidor a l'Ajuntament de la ciutat, el 1906 funda el Centre Nacionalista Republicà (CNR) i recupera la faceta de publicista. En la conjuntura de la Solidaritat Catalana, el 1908 va contribuir decisivament a la formulació del Pressupost Extraordinari de Cultura de l'Ajuntament de Barcelona, un afer a bastament explicat per la historiografia del què ens interessa remarcar que va trobar en Ramon Albó Martí i Francesc Maspons Anglases dos dels més durs opositors i que en el definitiu anorreament de la proposta hi figurarà la signatura dellavors Governador Civil de Barcelona, Ángel Ossorio Gallardo, tots ells, en diferents etapes i circumstàncies, amb decidides implicacions en els afers de Núria.³²¹ Amb l'aventura de la Solidaritat Catalana definitivament fracassada, els biògrafs de Coromines el situen fora de la política, en la docència d'alts estudis mercantils i en la pràctica literària i publicista de la qual parlarem tot seguit, per la seva relació amb la construcció simbòlica del paisatge. Tanmateix, la faceta en l'administració de grans empreses ens resulta poc coneguda i contradictòria, perquè els llocs que ocuparà el situaran al costat dels antics adversaris polítics. Entre tots ells el més rellevant per a la nostra recerca, el càrrec de Secretari del Consell d'Administració de la Banca Fàbregas i Recasens i, successivament, del Banc de Catalunya. Afegim encara, perquè ho revela Arnau González, que Coromines va regir la construcció de la nova política financera de Catalunya que havia de contenir l'Estatut, per exprés desig de Francesc Macià, i va ser l'encarregat de defensar-la a les Corts.³²²

³²⁰ Amadeu Hurtado Miró (Vilanova i la Geltrú, 1875-1950) advocat i polític. Resultaria ser sogre d'un altre personatge que aterrarà a Núria durant l'etapa republicana, l'enginyer Ferran Cuito Canals, que coneixerem en la tercera part.

³²¹ El pressupost de cultura de l'Ajuntament de Barcelona s'orientava, principalment, a la construcció de grups escolars, perquè «la reivindicació a l'escolarització massiva i gratuïta era una de les pretensions ideològiques i practiques més conscients del republicanisme català i espanyol» UCELAY-DACAL, E. (1982). *La Catalunya populista. Imatge, cultura i política en l'etapa republicana (1931-1936)*. Els Orígens/La Magrana, p. 132.

³²² GONZÁLEZ VILALTA, A. (2006). *Els diputats catalans a les Corts Constituents republicanes (1931-1933)*. Nacionalisme, possibilisme i reforma social. Publicacions de l'Abadia de Montserrat, p. 173.

Centrem-nos, però, en la interpretació que ha fet l'historiador Àngel Duarte de la mirada de Coromines al paisatge de Catalunya. Un paisatge en el qual s'hi fonen elements de la tradició judeocristiana i de la filosofia i la literatura clàssiques, amb el resultat que, el paisatge, entès el producte d'una teleologia natural, podrà entrellaçar-se a la nació, entesa el producte de la voluntat divina. Duarte afirma que en Coromines la literatura juga un paper d'eina de redescoberta d'ell mateix i, paral·lelament, de fixació i invenció dels trets d'un país, com a mecanisme per establir les bases d'adequació de la seva persona al país i del seu país al món. Un dels fonaments de l'afirmació el troba en l'*Elogi de les muntanyes*, que Coromines havia donat a conèixer el 1921. En ell fa patent que les muntanyes eren «per a l'home sensible, l'escenari privilegiat de la renaixença anual de la vida i els més bells jardins de les criatures de Déu». ³²³

Pere Coromines era un excursionista impenitent que Duarte situa al costat dels que acudien a la muntanya amb mirada contemplativa, més que no pas científica d'inspiració positivista o determinista, de tal manera que entendrà les muntanyes de forma que resultaran «difícilment integrables en l'ideal cívic de la nació en temps de normalitat ciutadana». ³²⁴ En Coromines la muntanya és sovint «un lloc aterridor dominat pel bosc feréstec, al qual la civilització amb prou feines hi arriba, tal i com ho mostrarà a *Silèn*». ³²⁵ Tanmateix, això seria el 1925, o el 1921, a *Cartes d'un visionari* o a *Elogi de les Muntanyes*. Però el 1931 una muntanya, si més no, havia estat civilitzada plenament amb la construcció d'un ferrocarril elèctric i podia integrar-se en l'ideal cívic de Coromines com ho havien fet els paisatges de l'Empordà, del Maresme o el mar. Va ser aleshores, el 19 d'octubre de 1931, quan el paisatge esdevindria per a Coromines el forment dels catalans, durant el discurs presidencial dels Jocs Florals de Girona. La tesi central del discurs explicava que

Essent, doncs, com un producte secular del nostre paisatge, cap humana contingència no pot impedir a la raça catalana el compliment del seu destí. Perquè fins si fos tan gran la nostra desventura que la gent catalana fos del tot dominada, esclavitzada i totalment destruïda, i no restés ni una dona catalana per parir; amb la sang dels vencedors,

³²³ DUARTE MONTSERRAT, A. (1993). «La ciutat, el paisatge i la nació. Una lectura de l'obra de Pere Coromines», *Estudi General*, Núm. 13, p. 108.

³²⁴ *Ibid.*

³²⁵ El 1925 Pere Coromines va publicar la novel·la *Silèn*, «el darrer avatar d'un sàtir, empelt de boc i de nimfa, sensual amador d'ovelles i cabres, perversa condensació dels sucs embriagadors de la terra». Citat per: DUARTE MONTSERRAT, A. (1993). «La ciutat, el paisatge i la nació...», p. 107.

amb aqueixes o unes altres aparences, el nostre paisatge tornaria a produir amb els segles una altra raça tan essencialment catalana com la nostra.³²⁶

És en la definició de Coromines que Àngel Duarte situa la vigència, a Catalunya, de dues nocions de la nació, la democràtica i la immanent, «que mai no va acabar de ser ben resolta en el si de la cultura política del nacionalisme català». Tanmateix, el més significatiu per a nosaltres consisteix que en el parlament de Serra Moret a Núria, el 25 de setembre de 1932, quan la Generalitat havia decidit disputar el Santuari de Núria al bisbe d'Urgell, hi ressonaven els ecos de la mescla del paisatge i la nació que Coromines havia conreat. Perquè, com defensava el conseller d'Economia i Treball davant els polítics republicans espanyols de visita al Santuari, hi va haver un temps, després de l'ocupació Sarraïna, en què Catalunya havia quedat reduïda als encontorns de Núria i, hem de suposar, *la raça esclavitzada i destruïda*. Però el *nostre* paisatge havia fet el seu treball i, en aquells dies republicans, *una altra raça essencialment catalana*, una d'humil i popular, havia sorgit de la seva entranya, en la matriu de la qual s'hi encabia plàcidament la muntanya.

³²⁶ *Op. cit.*, p. 100.

Part segona

FMGP, una història de la seva gestió (1917-1936)

1. FMGP, una història de la seva gestió (1917-1936)

Els homes que hem conegut, i la seva circumstància, van tenir la translació en la gestió de la societat mercantil que estudiem. En una primera iniciativa, durien a terme el projecte de construcció d'un funicular de Montserrat a Sant Joan. Tot seguit, formularien ofertes als accionistes suïssos d'FMGP per adquirir-los-la, que prosperarien la tardor de 1923. Però la dificultat per compaginar els interessos morals i turístics, a Montserrat, els faria veure que necessitaven un nou escenari, més propici, que van identificar a Núria. La correspondència girada entre l'abat de Montserrat, Antoni M. Marcet, el bisbe d'Urgell, Justí Guitart, i Josep Rogent Pedrosa, que ha conservat el fons documental d'FMGP, ens demostra la dificultat de l'encaix de les visions que expressaven religiosos i seglars. En el cas de Núria, els contractes entre el bisbe i FMGP per a l'establiment de les bases del negoci, cedien el protagonisme a la mercantilització del paisatge de la vall per part d'un bisbe presoner de la debilitat financera del bisbat. A partir de la primavera de 1928, la gestió d'FMGP deixaria Montserrat en un segon terme i s'enfocaria al desenvolupament del negoci a Núria que, a partir de la construcció del cremallera, preveia una constel·lació d'iniciatives complementàries, la més ambiciosa de totes, la construcció d'un hotel de luxe a Finestrelles. Les ambicions toparan amb les realitats socials i econòmiques del seu temps. La Societat els seus gestors patiran les conseqüències d'una manera profunda i definitiva.

Iniciem, doncs, la segona part. A partir d'ara desgranarem la gestió econòmica de la societat. La presentarem aplegada en dos grans blocs. El primer, el que descriu el període de maduració i execució del projecte de Núria, amb una atenció específica als tractes que FMGP va establir amb el bisbe d'Urgell i la fórmula que va facilitar la gran ampliació de capital de 1928. Seguidament, repassarem la peripècia gairebé frenètica dels diferents consells d'Administració que van succeir-se en el període convuls en el qual es

va precipitar la Societat després de l'esfondrament del Banc de Catalunya, el juliol del 1931.

La CAFA. El primer pas en la recuperació del control de l'accés a Montserrat

El 8 de maig de 1917 va tenir lloc a Barcelona la primera reunió del Consell d'Administració de la Compañía Anónima de Funiculares y Ascensores (CAFA). Va ser la reunió de les formalitats. El notari Joaquim Dalmau Fiter va redactar l'acta que atorgava poders als membres del Consell per continuació de l'escriptura pública de constitució. La Societat la formaven Pere Grau Maristany Oliver, en el lloc de president, Joan Marcet Palet, Josep Balcells Vallbona, Rafael Morató Senesteva i Ramon Massó Marcer, en el de consellers. Josep Rogent Pedrosa va ser nomenat gerent de l'entitat «por tiempo ilimitado» (Taula 16). Tots ells van haver de dipositar en la caixa de l'entitat els resguards de les accions necessàries per formar-ne part. També es van aprovar els estatuts de la societat.

Taula 16. El Consell d'Administració fundacional de la CAFA (1917).

President	Pere Grau Maristany, comte de Lavern
Vicepresident	Josep Balcells Vallbona
Consellers	Joan Marcet Palet Rafael Morató Senesteva Ramon Massó Marcer
Conseller delegat	Josep Rogent Pedrosa

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [9006//02]

Taula 17. El Consell d'Administració fundacional d'FMGP (1923).

President	Pere Grau Maristany, comte de Lavern
Vicepresident	Vicent Ferrer Bertrand
Consellers	Josep Balcells Vallbona Joan Marcet Palet Miquel Marcet Poal Manuel Rosés Ibbotson
Conseller delegat	Josep Rogent Pedrosa
Secretari	Elies Rogent Massó

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [9008/01]

La CAFA iniciava les seves operacions amb un modest capital social de cent mil pessetes i un programa certament acotat: «la construcción y explotación del ascensor eléctrico denominado de Montserrat a San Juan, con arreglo a la concesión convenida con

los Padres Benedictinos del Monasterio de Montserrat». ³²⁷ La concessió els havia estat atorgada per l'abat, Antoni M. Marcet Poal, també, el 8 de maig, la qual cosa ens fa pensar que devien haver-se aplegat a les oficines del notari en un acte que pressuposem cordial. Malgrat les incerteses dels temps, amb la guerra mundial encara viva, el gerent de la companyia, Josep Rogent Pedrosa, optimista, va fer saber als membres del Consell d'Administració que uns altres projectes serien donats a conèixer «a su debido momento». ³²⁸

La vida societària de la CAFA va ser força lucrativa i, fins i tot, plàcida. ³²⁹ Els bons resultats econòmics que va obtenir van fer que els administradors de la societat plantegessin l'adquisició del paquet majoritari d'accions de la Compañía de Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes (FMGP) a la Union des Banques Suïsses, que representava els inversors suïssos que havien finançat la construcció del cremallera de Montserrat, a partir del 1889. La transacció va fer-se efectiva el febrer de 1923, després d'un viatge a Lausana per tancar l'operació de compra. En el primer Consell d'Administració de la Societat amb capital totalment nacional, dut a terme a Barcelona el 3 de març de 1923, s'hi van asseure Pere Grau Maristany Oliver, per president, i Vicent Ferrer Bertrand, Josep Balcells Vallbona, Joan Marcet Palet, Miquel Marcet Poal i Manuel Rosés Ibbotson, per consellers. Josep Rogent Pedrosa ostentava el càrrec de conseller delegat (Taula 17). La primera decisió que van prendre va ser la de l'adquisició a la CAFA del funicular de Sant Joan, per nou-centes mil pessetes, «o un número de acciones de la *Compañía anónima de funiculares y ascensores* superior a los dos tercios

³²⁷ *Compañía Anónima de Funiculares y Ascensores*. FGC Fons FMGP [1104/04]; [9006/1]; [9006/3]

³²⁸ *Actes Junttes Generals*. FGC Fons FMGP [9006/1]

³²⁹ Els primers dies de juny de 1912 el Congreso de los Diputados havia aprovat la concessió del projecte de construcció d'un ferrocarril de via estreta a cremallera des de l'estació superior de la línia del de Montserrat al cim de Sant Jeroni. La comissió parlamentària que havia tramitat l'expedient de concessió la formaven Joan Garriga Massó (Lliga regionalista). Joan Ventosa Calvell (Lliga Regionalista). Joan Godó Llucià (Partit Liberal). Josep Zulueta Gomis (Partit Reformista). Ángel Ossorio Gallardo (Partit Conservador). Salvador Raventós Clavillés (Partit Liberal) i Alfons Sala Argemí (partit Liberal). que n'havia estat l'impulsor. L'autor del projecte era Julian Fuchs Liegme, per compte de Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes (FMGP). Els accionistes suïssos d'FMGP proposaven als promotors, Romà Macaya Gibert i Ròmul Bosch Alsina, també accionistes de la societat, que prenguessin ells mateixos la iniciativa sense voler involucrar-hi la Societat, que encara no s'havia refet de l'amortització de les despeses de primer establiment. El cost de la construcció es preveia en 400.000 pessetes, però no es va arribar a dur a terme a causa de les dificultats per trobar el capital. Podem veure, doncs, que la proposta del 1881 de connectar el monestir amb el cim de Sant Jeroni seguia viva. La posició favorable del monestir, la composició accionarial de la Societat i la dels seus aliats parlamentaris ens demostra a les clares que la iniciativa mai no havia canviat de mans. Font: *Actes Direcció*. FGC Fons FMGP [9005/01] i *Diario de Sesiones de Cortes. Senado. Núm. 151*, 2 de juliol de 1912, p. 2177.

a un precio de mil quinientas pesetas por acción».³³⁰ El funicular i el ferrocarril, que es complementaven, avançarien a partir de llavors sota la mateixa direcció empresarial fins a l'absorció de la CAFA per part d'FMGP, el 1925.

Des de la constitució de la CAFA a la compra d'FMGP, el 1923, passarien sis anys en què el país viuria esdeveniments d'una intensitat profunda, que hem repassat en la primera part i que emmarquen les decisions dels gestors d'ambdues societats. Durant els dos anys següents, el període 1924-1925, FMGP presentaria tot de projectes d'una gran ambició. Anunciaria, entre d'altres, la voluntat de modernitzar el cremallera de Montserrat, electrificant-lo, l'ampliació de capacitat del funicular de Sant Joan i la construcció d'un altre, a la Santa Cova, amb la possibilitat de connectar-lo amb la falda de la muntanya on aviat hi arribaria una nova carretera i la *Compañía General de los Ferrocarriles Catalanes* (CGFC). Per arrodonir els objectius empresarials, se sol·licitava al monestir la construcció i gestió d'hotels i restaurants que acollissin el previsible augment de visitants. Finalment, el 26 de novembre de 1924, Josep Rogent, administrador delegat d'FMGP, presentaria al Consell d'Administració un projecte de ferrocarril de Ribes de Freser al Santuari de Núria, que havia redactat l'enginyer en cap de la companyia Julien Fuchs Liegme. En el llibre d'actes del Consell d'administració s'hi anotaria, després de l'anunci de Josep Rogent, els comentaris dels consellers en el sentit que cap no coneixia Núria, però que tenien la informació que les estacions de muntanya i els esports d'hivern podien resultar un bon negoci. El 1924 s'havien dut a terme a Chamonix els primers Jocs Olímpics d'Hivern.

La construcció del funicular a Sant Joan: la pedra de toc³³¹

La CAFA havia iniciat les operacions el vuit de maig de 1917, com s'ha dit, amb l'objectiu de construir un funicular al cim de Sant Joan. Els administradors de la CAFA van concessionar les obres del funicular a Marià Rubió Bellver i la direcció facultativa al

³³⁰ L'import de la venda balla entre aquestes nou-centes mil pessetes i el milió vuitanta mil que es consigna en uns altres documents. *Actes Juntres Generals*. FGC Fons FMGP [9006/01]; *Actes Juntres Generals*, Núm. 1, 2 i 3. FMGP [9007/01]; *Inventari Cia. Anónima de Ascensores*. FMGP [9006/03]

³³¹ La recerca ha permès localitzar el projecte original del funicular de Sant Joan, que era desconegut. L'autor treballa actualment en una publicació per donar-lo a conèixer, juntament amb uns altres projectes semblants, avui oblidats, els quals demostren la intensa lluita d'interessos a Montserrat, en aquells anys.

seu fill, Santiago Rubió Tudurí.³³² Possiblement, van confiar en ells per l'experiència que havien adquirit en la direcció tècnica de Tibidabo, SA, però no es pot obviar la relació que Josep Rogent Pedrosa i Marià Rubió Bellver mantenien feia anys a la SAF.

Les obres van iniciar-se a precari, la tardor de 1917, perquè la companyia encara no disposava de la concessió definitiva del Govern. Pel febrer de 1918 el Consell d'Administració ordenava al seu conseller delegat, Josep Rogent, que manés la pressa en les obres, per la qual cosa podem intuir que no avançaven a la velocitat que s'esperava. El motiu, com va argumentar l'enginyer que les dirigia, es trobava en les dificultats per abastir-se d'uns materials que no fabricava la indústria nacional i que a l'estranger tampoc no es podien aconseguir per causa de la guerra.³³³ Tampoc no avançaven les gestions amb Marçet per a la construcció d'un restaurant a l'estació superior del funicular i s'encallava la proposta de fer un segon funicular, aquest, a la Santa Cova. Les gestions van prosseguir durant la primavera, sense èxit aparent, tot i que CAFA es va encarregar de restablir els camins que interceptava la construcció del funicular, o de fer-los nous quan calia. Així, les obres avançaven i s'encarien, la qual cosa va obligar la Societat a ampliar el capital en 50.000 ptes., també, per fer front a les futures obres del restaurant previst.^{334 i 335}

Per la intransigència de Marçet les ambicions de fer un restaurant s'havien de reduir a la construcció d'un «kiosko» de begudes i menjars, que es llogaria a l'encarregat de l'estació del Nord, de Manresa, la qual cosa evidenciava que Montserrat podia ser *de tothom*, però només en la mesura que tothom encaixés en les condicions que imposés la doctrina del monestir. Malgrat les limitacions que descrivim, la sintonia dels promotors

³³² Santiago Rubió i Tudurí neix a Maó el 30 de juny de 1892, segon fill de Mariano Rubió i Bellver i Maria Tudurí Monjo. Es va llicenciar en Enginyeria Industrial a Barcelona. La seva labor professional es va centrar en l'enginyeria civil com va ser la construcció del Funicular de Montserrat a Sant Joan, la construcció de la línia metropolitana de Lesseps, Passeig de Gràcia, Rambla i Via Laietana. El 1922 va dirigir la construcció del funicular de Gelida i el 1929 la construcció del funicular del Palau Nacional amb motiu de l'Exposició Universal de Barcelona. L'any 1936 es va exiliar a França amb la seva família i el 1948 van emigrar a l'Argentina. El 1964 ell i la seva dona Maria Josepa Armangué tornen a Catalunya i mor a Barcelona el 1980. Font: DD. AA. (2003) *Els Rubió: Una nissaga d'intel·lectuals*. Angle Editorial

³³³ *Juntres Generals*. FGC Fons FMGP [9006/1]

³³⁴ Escripura notarial de 8 de juliol de 1918. El capital social passarà, doncs, de 100.000 pessetes a 150.000. Van emetre 50 accions de 1.000 pessetes, números 101 a 150. L'ampliació de capital va obligar a la modificació dels articles dels Estatuts de la Companyia. Font: *Compañía Anónima de Funiculares y Ascensores*. FGC Fons FMGP [11004/04]

³³⁵ Les obres no devien avançar al ritme necessari. Pel maig, es va fer una nova crida a la diligència de les obres: «Recomendamos nuevamente a los señores ingenieros directores que activen los trabajos de construcción en cuanto sea posible, a fin de poder inaugurar á últimos de junio el funicular de San Juan.» En: *Juntres Generals*. FGC Fons FMGP [9006/1]

amb la comunitat monàstica devia ser elevada i les possibilitats del funicular van ser propagades pels mitjans de comunicació conservadors.³³⁶

Finalment, amb retard, el funicular va ser inaugurat el 1er de setembre de 1918 amb una autorització provisional del ministre de Foment. La CAFA nomenaria llavors el suís Julian Fuchs Liegme enginyer director del funicular, amb un sou anual de 3.000 pessetes.³³⁷ Els preus del viatge serien de 90 cèntims la pujada, 25 la baixada i una pesseta el viatge de pujada i baixada, després d'una rebaixa sobre els preus consignats primerament.³³⁸ Cal que tinguem clar, com ho tenien els consellers de la companyia, que la Societat no es considerava una empresa de transports, sinó una d'atracció i promoció de visitants.³³⁹ Una empresa turística que anava al darrere del seu peïsc de beneficis en una muntanya en la qual, *La Vanguardia*, quan la inauguració del cremallera de Montserrat el 1892, havia consignat, pensem que exageradament, que rebia més de 300.000 visitants anuals.³⁴⁰

La iniciativa del funicular va resultar un èxit econòmic fins al punt que la demanda de viatges el va deixar petit. De seguida, però, van sorgir algunes ombres. L'enginyer Julien Fuchs va informar el Consell d'Administració, el 29 de novembre de 1918, que la construcció duta a terme era insuficient per garantir la seguretat i fiabilitat del funicular, per la qual cosa va recomanar un paquet d'accions de millora que es van dur a terme al cap de tres mesos de la inauguració, quan per caducitat de l'autorització provisional el funicular va haver de tancar. La magnitud de la intervenció que va requerir el funicular va ser important. La prova el fet que l'empresa va haver de fer una nova ampliació de capital, aquesta vegada de 350.000 pessetes, per la qual cosa el capital social es va enfilars fins a les 500.000 pessetes, repartit en 500 accions de 1000 pessetes.³⁴¹

³³⁶ *La Veu de Catalunya* explicaria, només començades les obres, que «tothom que conegui el Montserrat es farà càrrec de la importància del funicular a Sant Joan, el qual facilitarà l'excursionisme per la part alta de la muntanya, la qual quedarà a cinc minuts del Montserrat, i que serà un nou atractiu d'aquest per les gents que el visiten.» En: *La Veu de Catalunya*, Núm. 6482, 15 de maig de 1912, p. 3.

³³⁷ Julian Fuchs, d'origen suís, era enginyer director d'FMGP des del primer de gener de 1897. Cal advertir en aquesta maniobra l'existència d'un acord tàcit amb els administradors suïssos del cremallera.

³³⁸ Els primers preus comunicats al Consell d'Administració eren de 1 pesseta la pujada, 50 cèntims la baixada i 1,20 la pujada i la baixada. S'anunciava, a més, abonaments de descompte. Font: *Juntes Generals*. FGC Fons FMGP [9006/1]

³³⁹ Aquest fet es faria palès el 1924 quan renunciarien a ingressar en el Nuevo Régimen Ferroviario i modificarien els estatuts de la societat d'FMGP.

³⁴⁰ El diari reproduiria acríticament el nombre de visitants que Carrera Sairol havia donat a conèixer el 1881 a la *Revista de Obras Públicas*. *La Vanguardia*, 6 d'octubre de 1892, p. 4-5.

³⁴¹ Escripura Notarial de 12 de desembre de 1918. Es tornen a modificar els Estatuts per adaptar-los al nou capital social. Font: *Compañía Anónima de Funiculares y Ascensores*. FGC Fons FMGP [11004/04]

Taula 18. Cost de construcció del funicular a Sant Joan (valoració de 1931).

Total cost i despeses	1.092.191,48 ptes.
Prima	300.000 ptes.
Amortització feta el 1927	5.000 ptes.
Total	1.387.191,42 ptes.

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [7008/13]

Taula 19. Les successives ampliacions de capital de la CAFA. Accions de mil pessetes la unitat.

8 de maig de 1917 (capital inicial)	150.000 ptes.
12 de desembre de 1918	500.000 ptes.
3 de març de 1923	600.000 ptes.

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [9006/02]

Malgrat la significativa desviació del pressupost inicial,³⁴² que prèviament a l'ampliació de capital havia estat coberta amb diners dels consellers,³⁴³ i dels problemes de seguretat i fiabilitat que s'hi havia detectat, el rendiment proporcionat per la venda de bitllets satisfesia plenament els administradors de la companyia, que ben aviat van amortitzar el capital invertit i van poder remunerar positivament els inversors. Per tant, al Consell d'Administració de la CAFA es devia imposar la percepció, que no era nova perquè s'havia demostrat abans al ferrocarril de cremallera del Rigi i, posteriorment, en tants altres ferrocarrils i remuntadors de muntanya, fins i tot en el de Montserrat, que les desviacions pressupostàries i els inconvenients tècnics eren uns peatges que calia assumir per accedir als grans beneficis econòmics que produïa l'explotació comercial dels cims (Taula 18).³⁴⁴ Per demostrar-ho, el març de 1919 es va autoritzar l'ampliació del Consell d'Administració, que va passar de set a nou consellers,³⁴⁵ el 1920 es va ampliar el nombre d'accionistes, després que es reduïssin les amortitzacions i s'ampliés el repartiment de dividends per resultar més atractius. En una junta general ordinària, el 7 de març de 1921, el president va obrir la sessió anunciant «la buena marcha de nuestro negocio».³⁴⁶ Encara

³⁴² En la liquidació de la companyia s'hi consignen els costos de construcció i millora del funicular, que no assoleixen el volum de l'ampliació. Caldria buscar en unes altres despeses la destinació d'aquests diners.

³⁴³ Amb els de Josep Balcells Vallbona i Joan Marcet Palet, ambdós, homes de confiança de l'abat Marcet.

³⁴⁴ La construcció mateixa del cremallera de Montserrat s'havia desviat del pressupost. Els administradors suïssos es queixarien que durant els darrers mesos de la construcció no havien rebut la comptabilitat de les obres i no havien pogut fiscalitzar-la. Al llibre d'actes del Consell d'Administració hi escriuriem: «Les devis de la construction seron trop malheureusement dépassés d'une somme encore inconnue.» *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 7 de novembre de 1892. Font: *Actes Direcció*. FGC Fons FMGP [9005/01]

³⁴⁵ Escriptura Notarial de 15 de juliol de 1920. Novament, es modifiquen els Estatuts. No hi ha constància que l'ampliació signifiqués l'entrada efectiva d'uns nous consellers. Font: *Compañía Anónima de Funiculares y Ascensores*. FGC Fons FMGP [11004/04]

³⁴⁶ *Juntas Generales*. FGC Fons FMGP [9006/1]

el 3 de març de 1923, per acord del Consell d'Administració, el capital social va tornar a ser augmentat, en 100.000 pessetes, per la qual cosa va assolir les 600.000 (Taula 19).³⁴⁷

La CAFA seria absorbida *de facto* el març de 1924, perquè els homes que la dirigien havien decidit adquirir Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes (FMGP). La darrera ampliació de capital, que el Consell no justificava en cap nova inversió, sinó «para liberar a la Compañía de la carga que suponen los bonos de fundador y simplificar su funcionamiento» convertint-los en accions, feta en la vigília de l'operació de compra d'FMGP, la podem relacionar amb una voluntat no confessada de maximitzar tant com els fos possible els beneficis econòmics de la futura operació d'absorció de la Societat.³⁴⁸ Aleshores ja s'havia posat en marxa el compte enrere per a la seva absorció *de iure*, que tindria lloc per acord del Consell d'Administració de 16 d'octubre de 1925. Durant aquest any i mig, la CAFA gestionarà el funicular d'una manera subsidiària, de tal manera que els moviments del seu Consell d'Administració reproduiran els d'FMGP —ingrés de Julien Fuchs Liegme i Ramon Albó Martí, el 30 de març de 1925— i decidirà, com quan aquella ho acordi, de no ingressar en el *Nuevo Régimen Ferroviario*, i repartirà dividendes i beneficis, com l'empresa rendible que va ser.

L'adquisició d'FMGP per homes afins a l'abat Marcet (1923)

Els primers contactes coneguts dels administradors de la CAFA amb els propietaris suïssos d'FMGP es remunten a l'any 1921, quan Josep Rogent Pedrosa va formular una proposició que els suïssos van descartar perquè consideraven que remunerava escassament el seu capital. El desembre de 1922 ho tornarien a provar. Llavors Julien Fuchs telegrafia al consell de la Societat per comunicar les intencions «du groupe espagnol en formation pour le rachat de tout ou partie des actions».³⁴⁹

Per poder executar l'opció de compra va ser necessari que el *groupe espagnol* es posés d'acord amb els tenedors de les dues terceres parts dels títols de la companyia, que gestionava la Union des Banques Suisses, a Lausana. Prèviament, els suïssos, davant el

³⁴⁷ Escriptura notarial de 18 d'abril de 1923. Font: *Compañía Anónima de Funiculares y Ascensores*. FGC Fons FMGP [11004/04].

³⁴⁸ L'intercanvi d'accions entre ambdues societats pot reconstruir-se íntegrament. Els resguards de la transacció es conserven a: *Rebuts. Canvi i venda d'accions antigues. 1917 – 1928*. FGC Fons FMGP [8005/07]

³⁴⁹ *Llibre d'actes del Consell d'Administració*. Sessió de 22 de desembre de 1922. FGC Fons FMGP [9005/01]

brusc augment del tràfic de viatgers que havia experimentat el cremallera de Montserrat a partir del 1917 havien pretès, sense èxit, acudir al crèdit per ampliar la capacitat de la línia.³⁵⁰ El procés preparatori de l'operació va ser encarregat a Estanislau Duran Reynals i es va fer amb rapidesa i discreció, durant les primeres setmanes de 1923. Els catalans es presentaven a Lausana amb un crèdit de dos milions i mig de pessetes que presumim els havia atorgat el Banc de Catalunya després que alguns dels interessats en la compra del ferrocarril havien pres el control del banc.

Amb caràcter general ha estat argumentat que Suïssa, que havia teixit una xarxa complexa d'inversions, prioritàriament en empreses privades i que, com en el cas de l'Estat espanyol les seves classes dominants havien aprofitat la neutralitat per enriquir-se, aprofundia durant la postguerra en l'estratègia inversora i s'especialitzava, també, en el proveïment de béns d'equip.³⁵¹ Una relació entre ambdós estats que guanyaria enters amb el futur adveniment del directori de Primo de Rivera, perquè el nou govern seria vist pels suïssos una garantia de tranquil·litat i ordre, y una oportunitat per a les seves inversions.³⁵² Unes inversions que a Catalunya, i a partir de llavors, s'orientarien a l'enfortiment dels sectors químic, elèctric i automobilístic.³⁵³ Per tant, uns nous interessos que substituïen els vells i que obrien el camí per a la venda dels títols d'una empresa solvent, però envellida, en unes condicions satisfactòries per al grup d'inversors catalans.

No sembla menys cert, però, que el canvi de mans el va propiciar una conjuntura molt concreta, de dimensions locals: la dificultat d'accés al crèdit. El Consell d'Administració l'exposaria el mes d'abril de 1923 i la plaça financera de Barcelona, coneixedora de les dificultats dels suïssos —que perdien les crosses que sempre havien tingut a Barcelona—³⁵⁴ devia maniobrar, barrant-los-hi l'accés, en profit propi com

³⁵⁰ La dificultat, com el Consell d'Administració suís va explicar als accionistes, residia en «la répugnance des banques [suïsses] à ouvrir des crédits à des Sociétés étrangères est toujours plus accentuée; en Espagne, d'autre part, tous les capitaux sociaux de notre Société étant à peu de chose près placés en Suisse, elle n'est pas connue et n'a de ce fait pas de crédit». En: *XXXII^{mè} Rapport du Conseil d'Administration. Bilan au 31 de décembre de 1922*, p. 7. FGC Fons FMGP [15007/01]

³⁵¹ RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, M. C. (2008). «Las relaciones económicas entre Suiza y España. Historia de una neutralidad asimétrica." *Sesión B-14. Economía política de la inversión extranjera en España y desde España, siglos XIX y XX*», XI Congreso de la Asociación Española de Historia Económica, p. 4.

³⁵² *Ibid.*, p. 5.

³⁵³ «Ante el laberinto de los inversores alemanes, italianos, americanos, belgas y demás (por ejemplo en empresas como Barcelona Traction Light & Power Co., AEG, General Electric, SOFINA). Suiza sigue participando mediante ingreso de capitales y toma una parte importante del sector». Loc.Cit.

³⁵⁴ Julien Chappuis diria al Consell que «avec la mort de Mr. [Ròmul] Bosch [i Alsina] et la maladie de Mr. [Romà] Macaya [Gibert], tres âgé lui aussi, nous n'avons plus personne, à part Mr. Fuchs, pour suivre nos affaires.» *Llibre d'actes del Consell d'Administració*. Acta del Consell de 13 d'abril de 1923. FGC Fons FMGP [9005/01]

d'altra banda hem pressuposat que ja havia fet amb l'afer del Tibidabo. Hi havia encara un altre condicionant que afavoria que els de Lausana es despreguessin d'FMGP. La pesseta s'havia devaluat ràpidament davant el franc suís, un 16%, la qual cosa volatilitzava una quantitat equivalent dels beneficis, perquè l'empresa havia de pagar els accionistes en francs suïssos, mentre que els ingressos els verificava en moneda espanyola.

Taula 20. El Consell d'Administració d'FMGP, el desembre de 1920.

President	Julien Chappuis
Vicepresident	Romà Macaya Gibert
Administrador delegat	Charles E. Masson
Vocals	Ròmul Bosch i Alsina
	Ferdinand Charrière de Sévery
	René de Gautard
	Alberic de Weck
	Gustave Nicole

Font: *XXXme Rapport du Conseil d'Administration*. FGC Fons FMGP [15007/01]

Una vegada posat en marxa el mecanisme de transacció el Consell d'Administració en mans suïsses mostraria algunes contradiccions. Mentre Julien Chappuis i Charles Masson, que havien negociat amb Estanislau Duran Reynals i Josep Rogent Pedrosa donaven per fet que la venda era una cosa inevitable, els altres consellers, que representaven els obligacionistes suïssos es mostraven perplexos pel fet que no se'ls assegurés el reemborsament del seu capital (Taula 20). Sembla que en la negociació Duran i Rogent havien sabut aprofitar un defecte de forma del conveni dut a terme amb els creditors el 1896, quan la societat passava grans angoixes econòmiques, per espolsar-se la pressió dels obligacionistes que volien veure bescanviats els seus títols a la par. Charles Masson respondria els opositors: «La question es certainement délicate, mais peut-on faire mieux?» (Taula 21).³⁵⁵ L'oferta va consistir en l'adquisició de sis mil accions, quatre mil al comptat i dos mil en els noranta dies següents, per un preu de 150 francs suïssos cadascuna.³⁵⁶ En total, la companyia tenia 7.200 accions en circulació, de 250 pessetes cadascuna, i 1.660 obligacions hipotecàries, de 500 pessetes cadascuna, al

³⁵⁵ *Llibre d'actes del Consell d'Administració*. Sessió de 13 d'abril de 1923. FGC Fons FMGP [9005/01]

³⁵⁶ «Espero indicarà Vd. algo respecto de las obligaciones por si fuere possible hacer alguna combinación antes del verano. En caso de que llegáramos á un acuerdo el pago sería al contado». Carta de Josep Rogent a Charles Masson, de 28 de maig de 1923. FGC Fons FMGP [8005/12]

5%, que representaven una càrrega de 52.000 pessetes anuals. La bona notícia era que els beneficis de l'any 1921 havien suposat 174.143 pessetes.

Taula 21. Ingressos d'FMGP, entre 1893 i 1921. En pessetes.

Any	Per viatgers	Per equipatges	Per mercaderies	Ingressos diversos	Ingressos totals	Excedent
1893	117.435,19	1793,19		737,68	119.966,06	93.788,62
1894	122.374,39	1.101,40		556,48	124.032,27	
1895	116.763,98	584,45	1.742,13	618,49	119.708,05	
1896	131.768,45	865,20	7.366,91	845,64	140.846,20	
1897	125.579,33	765,15	2.800,38	564,21	129.709,07	
1898	112.239,52	942,15	3.418,22	518,56	117.118,45	
1899	152.368,60	747,90	9.332,66	491,32	162.940,48	
1900	169.334,86	740,40	10.004,78	574,73	180.654,77	
1901	157.579,45	808,50	8.829,15	405,09	167.622,19	93.622,19
1902	174.603,31	2.645,15	8.338,74	375,29	185.962,49	95.588,72
1903	181.917,76	2.527,65	12.659,53	361,94	197.466,88	105.426,21
1904	214.230,42	2.400,79	7.330,65	437,12	224.398,98	108.126,00
1905	193.093,96	2.237,28	5.376,23	489,23	201.196,70	98.372,05
1906	212.591,87	2.566,50	5.883,09	889,71	221.931,17	
1907	206.940,26	2.361,80	6.968,64	1.026,38	217.297,08	98.481,69
1908	213.652,64	2.262,70	7.911,30	693,91	224.520,55	106.859,44
1909	175.749,43	1.903,80	6.499,38	876,67	185.059,29	87.881,92
1910	194.944,15	2.436,34	10.342,32	813,66	208.536,47	
1911	209.456,97	2.115,95	9.941,26	798,70	222.312,88	95.740,78
1912	213.499,38	1.943,35	8.540,49	866,04	224.869,26	110.943,72
1913	246.512,19	2.427,00	9.698,39	940,63	259.578,21	119.674,17
1914	199.889,99	2.171,60	12.244,13	846,00	215.151,72	90.441,11
1915	211.195,16	2.758,35	14.034,25	3.852,48	231.940,24	121.071,18
1916	214.311,65	2.760,15	16.389,15	5.103,80	238.564,75	105.174,82
1917	199.204,84	2.647,40	14.846,32	546,77	217.245,33	
1918	248.476,13	3.081,25	14.471,39	4.678,51	270.707,28	132.833,75
1919	335.029,82	3.564,59	12.960,51	440,57	351.995,49	114.019,18
1920	426.052,82	3.612,78	15.912,89	577,46	446.155,95	114.535,63
1921	442.989,93	2.971,74	15.659,94	648,40	462.270,05	117.135,63

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [7007/06] i [9005/01]

Quan el tracte va quedar tancat els d'aquí descobriren que la comptabilitat de la companyia havia estat duta de manera molt poc diligent pels corresponsals que els suïssos tenien a Barcelona.³⁵⁷ Per tancar l'operació van desplaçar-se a Lausana Josep Rogent, Julien Fuchs, Vicenç Ferrer i Josep Balcells, que s'hi van estar entre els dies 11 i 14 de

³⁵⁷ Josep Rogent li ho comunicaria a Charles Masson, conseller sortint de la companyia, en una carta datada el 26 d'abril de 1923: «Comprendo los disgustos que le ha proporcionado a usted el desorden de la oficina de Barcelona y es lo único que ha alarmado a mis amigos. Por esto han designado un contable que examine los libros y el señor Macaya se ha prestado á ello y abriga la confianza que todo estaba en regla, pero ha hecho mal efecto que la contabilidad se llevara con más de un año de retraso» En: *Rebutis. Canvi i venda d'accions antigues. 1917 – 1928*. FGC Fons FMGP [8005/12].

maig. Allà van assistir a la Junta general d'accionistes que s'havia convocat per acceptar la dimissió de l'equip gestor suïss, necessària per al canvi de mans, que havien format Julien Chappuis, Charles Masson, Renée de Goutard, Alberic de Weck, Gustave Nicole i Romà Macaya Gibert, en qualitat de vicepresident.³⁵⁸ De retorn a Barcelona,³⁵⁹ quan tot va ser satisfet, el 16 de maig va tenir lloc un Consell d'Administració en què es van expressar «los sentimientos de todos los presentes haciendo constar la más viva satisfacción por haber sido nacionalizado el ferrocarril de cremallera de Monistrol a Montserrat».³⁶⁰ Privadament, Rogent escrivia a l'abat Marcet per comunicar-li que «l'adquisició del Cremallera és un fet i l'administració del mateix està tota en mans de catòlics i catalans».³⁶¹

El primer acord econòmic que van prendre els consellers de la Societat —que hem presentat anteriorment— va ser el de dur a terme una emissió d'obligacions per cobrir les despeses de l'adquisició. Així mateix, per finançar unes altres iniciatives que consideraven necessàries. Per convèncer els futurs obligacionistes van assajar l'edició del preceptiu fullet publicitari, l'esborrany del qual explicava amb claredat les intencions:

La Sociedad de Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes, tiene como única explotación desde el año mil ochocientos noventa y tres el Ferrocarril de Cremallera de Monistrol a Montserrat. Su capital social es de 1.800.000 pesetas, representado por 7.200 acciones al portador de 250 pesetas cada una, con todo el capital desembolsado. La mayoría de acciones de esta Sociedad, que hasta hace poco radicaba en Suiza, ha sido adquirida por un grupo de catalanes que se propone ampliar i modernizar el Servicio y completar el negocio con la adquisición del Funicular de Montserrat a San Juan, que con éxito creciente funciona desde el año mil novecientos diez y nueve.

Per modernitzar *el servicio y completar el negocio* es proposava fer una emissió d'obligacions amb garantia hipotecària per valor de 2.500.000 pessetes, a través de 4.000

³⁵⁸ Romà Macaya Gibert havia estat l'impulsor de la construcció del ferrocarril, el 1881, juntament amb Joaquim Carrera Sairol. Conservarà el càrrec, tot i que el seu precari estat de salut no li permetrà assistir, ni tampoc a la primera reunió a Barcelona. Morirà pocs dies després. Font: *Rebuts. Canvi i venda d'accions antigues. 1917 – 1928*. FGC Fons FMGP [8005/12]. No ha estat possible trobar gaire informació dels gestors suïssos, a part de Masson i Chappuis. Gairebé tots es mantenen en els càrrecs des de 1893. Per tant. Hi va haver una gran continuïtat de les persones en els càrrecs, la qual cosa ens fa pensar que representaven uns altres interessos creuats en societats d'inversió suïsses i, també, en altres ferrocarrils de muntanya. Font: *Actes de Direcció*. FGC Fons FMGP [9005/01]

³⁵⁹ A més, es va suscitar un altre problema, quan pel mes de juny, des de Suïssa es va advertir que no els arribaven els diners del pagament de les obligacions. Rogent es va afanyar a escriure una resposta a Masson: «lamento vivamente este pequeño retraso debido segun me informan á la escasez de francos suizos en nuestro mercado». Font: *Actes Consell d'Administració Núm. 1, 2, 3*. FGC Fons FMGP [9008/01]

³⁶⁰ *Actes Consell d'Administració Núm. 1, 2, 3*. FGC Fons FMGP [9008/01]

³⁶¹ Correspondència entre Josep Rogent i l'abat de Montserrat, Antoni M Marcet Poal, de 18 de maig de 1923. FGC Fons FMGP [4010/01]

títols de 500 pessetes cadascun, a un interès nominal del 6% i amortitzables en 50 anys. Val a dir que el funicular de Sant Joan es valorava en 1.080.000 pessetes i que s'hi afegia una remuneració de 15.000 pessetes perquè se la repartissin els consellers sortints, els suïssos.³⁶² L'emissió d'obligacions de maig de 1923 es va vehicular tota sencera a través del Banc de Catalunya i de la casa de banca Soler i Torra Germans, amb un descompte del 10%, la qual cosa va procurar a les entitats bancàries un benefici d'unes 100.000 pessetes, només, per *moure* el paper. La societat es va preocupar de publicitar-la a la premsa, va adornar-la amb tot de garanties i va assegurar que

la present emissió reuneix, per tant, un doble atractiu per tal com en una bona i prudent inversió de capitals, hi ha l'avantatge de fomentar una institució típica del nostre país, el capital de fundació de la qual ha rescatat per a Catalunya un grup de capitalistes catalans.³⁶³

La col·locació, van escriure al llibre d'actes, «habia constituido un gran éxito»,³⁶⁴ i amb la fórmula s'asseguraven el manteniment del control de l'entitat.

Des del primer moment la nova junta d'FMGP va donar mostres d'una febrosa activitat. En primer lloc, va atendre les formalitats i va ordenar «dirigir atenta comunicació a la Rvda. Comunidad de Montserrat participándole la constitución del nuevo Consejo» i que «el consejo en pleno pase á visitar la línea y las instalaciones de esta Sociedad el día que se comunicará, solicitando a la Rvda. Comunidad que el día que tenga lugar se rece una solemne Salve a la Santísima Virgen de Montserrat». Tot seguit, va accelerar les gestions davant del Banc de Catalunya —que facilitava Vicenç Ferrer Bertrand³⁶⁵— per a la cancel·lació de la hipoteca preexistent i per procedir als pagaments endarrerits. Va *nacionalitzar* la caixa de pensions dels treballadors de la companyia, el fons del qual va ser retirat de la Union des Banques Suisses, bescanviat a pessetes i convertit en bons del deute espanyol a través, també, del Banc de Catalunya.³⁶⁶ Així

³⁶² Val a dir que caldria un estudi expert perquè, potser, l'orgullosa «nacionalización» i el desig de control de les empreses que proporcionaven l'accés a Montserrat, també amaguen una operació especulativa a l'entorn del funicular, que devia reportar generosos beneficis als seus gestors.

³⁶³ *La Publicitat*, 19 de maig de 1923, p. 6.

³⁶⁴ *Actes Consell d'Administració Núm. 1, 2, 3*. FGC Fons FMGP [9008/01]

³⁶⁵ Vicenç Ferrer Bertrand era conseller del Banc de Catalunya des de 1923. Des d'abril de 1911 era conseller de La Caixa de Pensions, com també ho eren Pere Grau Maristany, Ramon Albó i Josep Rogent. AHCPVA ; Era titular del 38% d'accions de Catalana de Gas i Electricitat; Laboratorio Comercial Anónima J. Ferrer, amb Ramon Albó (el seu cunyat).

³⁶⁶ En el moment de la transacció al fons hi havia 61.948 pessetes. La fallida del Banc de Catalunya, el 1931, faria fum una part dels estalvis de vellesa dels treballadors de la Societat. Font: *Estado demostrativo*

mateix, va sol·licitar l'admissió en la cotització oficial de la Borsa de Barcelona dels valors de la societat.

Per tal de resoldre la mala gestió que havia detectat en la comptabilitat, va endreçar l'oficina de Barcelona amb la contractació de Manuel Talens Anglasell per a administrador,³⁶⁷ Josep Torrents per a cap de comptabilitat i Claudi Sugranyes, per a dependent auxiliar. La seu de la companyia va abandonar l'estret carrer de la Corribia, per instal·lar-se al primer pis del número 279 del carrer d'Aragó, el despatx professional de Josep Rogent. Finalment, va ordenar que es dugués a terme «una propaganda intensa del ferrocarril de cremallera».³⁶⁸

A finals d'octubre la Societat va ser fiscalitzada per la 14ena Comisión Investigadora de la Situación Económica de las Empresas Ferroviarias. La *Comisión* constituïa una fórmula de control de les empreses ferroviàries que havia estat creada recentment, i amb gran urgència, pel directori militar.³⁶⁹ La que va auditar FMGP va identificar els mateixos problemes que Rogent havia expressat a Charles Masson, durant el procés de la transacció.³⁷⁰ Amb tot, per a l'interès del nostre estudi resulten extraordinàriament interessants les observacions que Josep Rogent va fer en la resposta al dictamen de la comissió. En elles, demostrava que coneixia perfectament els riscos del negoci en el qual ell, i els altres consellers, s'havien ficat, perquè

nuestra Sociedad, como todas las empresas de ferrocarriles de turismo, constituyen por su especialidad, o tienen al menos, un matiz distinto que no puede desconocerse [...] característica de esta clase de ferrocarriles es la inseguridad del tráfico

de los gastos ingresos y reparto beneficios correspondiente a los años 1922-1920. Mc Auliffe, Davis & Hope. Charter Accountants. Barcelona, 1 d'octubre de 1931. Font:FGC Fons FMGP [7008/15]

³⁶⁷ Manuel Talens Anglasell va ser contractat el 6 de maig de 1923. En el consell de 2 de juliol se li reconeixen els endarreriments, una vegada és nomenat amb caràcter oficial. Fill d'un empresari tabaquer carcaixentí establert a Barcelona. Era un exmilitar, sportman i esquiador. Possiblement, nebot de Francesc Maspons Anglasell, president del CEC i cunyat de Josep Rogent. La contractació d'un esquiador i sportman no ens sembla gratuïta perquè, com es veurà, Rogent feia anys que barrinava un tren a Núria.

³⁶⁸ *Actes Consell d'Administració Núm. 1, 2, 3.* FGC Fons FMGP [9008/01]

³⁶⁹ Miguel A. Villacorta ha afirmat que no era clar si la revisió que efectuaven les comissions la motivava el desig de conèixer la situació econòmico-financera de les companyies, o si només va ser un instrument polític perquè el nou govern pogués justificar la liquidació del sistema de bestretes que l'Estat els abonava des d'uns anys enrere. En: VILLACORTA HERNÁNDEZ, M. A. (20XX). *Necesidad de revisar las cuentas de las empresas ferroviarias españolas como paso previo a su nacionalización*, VII Congreso de Historia Ferroviaria.

³⁷⁰ Els auditors els van comunicar en termes meridians que «causan una gran desorientación en la verdadera finalidad de las adquisiciones y gastos o el deseo de embrollar la contabilidad, haciendo más difícil aún conocer el concepto exacto del contenido de cada cuenta, hasta el punto de que esta Comisión se ha visto en la imprescindible necesidad de tener que rehacer algunas de ellas [...]». Aa bé, tabé van considerar que «puede asegurarse que en el día de hoy [1923] es muy sólida la situación económica y financiera de esta Empresa». En: *XIV Comisión investigadora de las empresas de Ferrocarriles*. Fons FMGP [7007/06]

a que está sujeto, en mayor escala que otro alguno, a los imprevistos y contingencias. El rudo golpe que los Ferrocarriles suizos han sufrido durante la pasada guerra constituye una lección que ninguna empresa de turismo puede olvidar. Se trata de los negocios de turismo que se estimaban más seguros del mundo, y que llegaron a la ruina completa en tres temporadas consecutivas de abstención de turistas en Suiza.³⁷¹

Pels aclariments de Rogent notem, també, que es trobava familiaritzat amb els artificis financers del negoci ferroviari, per tal com va defensar la manera en què els suïssos havien portat la comptabilitat de la Societat que, com manifestava el Conseller delegat, era conseqüència de la decisió del govern Suís de no permetre cap augment en les despeses de primer establiment, la qual cosa havia tingut per resultat que les despeses d'obres i noves adquisicions es carreguessin en el compte d'explotació.

Així, a finals de 1923 i amb la casa endreçada, FMGP va iniciar el procés de modernització que havia anunciat. Per l'octubre Rogent tornava a Suïssa per obtenir descomptes en la compra de tres cotxes de viatgers que havien estat encarregats el 1922. Amb la bonificació al sac, marxava després a Madrid per negociar amb NORTE la renovació de les tarifes combinades que FMGP mantenia amb aquesta companyia ferroviària. Per la seva banda, l'enginyer en cap Julien Fuchs presentava projectes de millora dels tallers i la reforma de les estacions de Monistrol-Nord i Montserrat, que van obtenir l'aprovació de la 2^a Divisió inspectora de ferrocarrils.³⁷² També, una proposta per a la construcció d'una hostatgeria al monestir que havia de servir per contribuir a recuperar la inversió feta en l'adquisició de la Societat, que seria rebutjada de pla per la comunitat monàstica.³⁷³ El primer de març de 1924 Rogent va informar que havia tingut notícia d'un projecte de funicular des de la carretera de Collbató al Monestir,³⁷⁴ que la propaganda que s'havia encarregat es distribuïa en «hoteles, transatlánticos, agencias de turismo y somatenes»,³⁷⁵ que de resultes de la política intervencionista del nou directori

³⁷¹ XIV Comisión investigadora de las empresas de Ferrocarriles. FGC Fons FMGP [7007/06]

³⁷² Consells d'Administració de 2 de juliol, 9 d'agost, 29 d'octubre i 3 de novembre de 1923. FGC Fons FMGP [9008/01]

³⁷³ «Es la eterna política de esos buenos Señores que no saben nunca lo que quieren. Hay que armarse de paciencia y tomar por lema “Paciencia, paciencia y siempre paciencia” como los Somatenes tienen “Pau, Pau i sempre Pau”». Resposta de Julian Fuchs, el 16 de setembre de 1923, a la carta de Josep Rogent en què li comunicava la negativa de l'abat Marcet a la construcció d'una hostatgeria amb capacitat per a 500 persones, al Monestir. FGC Fons FMGP [7007/09]. L'interès de l'església en el control del negoci de les destinacions religioses venia de lluny. Per tradició, els santuaris disposaven d'una hostatgeria de gestió pròpia. Sobre la qüestió: LAPLANA, C. (2001) *Montserrat, mil anys d'història*. Angle Editorial, p. 169-172

³⁷⁴ El projecte el promovia Villar i l'havia projectat l'enginyer Santiago Rubió i Tudurí. Al darrere treien la poteta els interessos del grup Banca Marsans.

³⁷⁵ Els sometents, en temps de Primo de Rivera, foren una associació parapolicial força extesa a Catalunya. Van ser dissolts amb l'adveniment de la República.

militar s'havien constituït uns tribunals del treball ferroviari i, sobretot, que el *Consejo Superior de Ferrocarriles* havia presentat a estudi un projecte de *Nuevo régimen ferroviario*. Amb tot, la notícia satisfactòria la constituïa la bona marxa del negoci.³⁷⁶

Durant els sis mesos següents els membres del Consell d'Administració d'FMGP prendrien decisions transcendents per al futur de la societat. En primer lloc, patiria el sotrac de les morts sobtades del conseller Vicenç Ferrer Bertrand, «víctima de un accidente desgraciado [...] cuando había alcanzado uno de los primeros puestos en la vida mercantil de Barcelona», i del jove secretari Elies Rogent Massó.³⁷⁷ El conseller Ferrer seria substituït pel seu cunyat, Ramon Albó Martí, i per Julien Fuchs³⁷⁸ pel fet que l'augment del capital social validava l'increment en el nombre de consellers. A Elies Rogent³⁷⁹ el substituïria el seu germà Joan (Taula 22).

Taula 22. Recomposició del Consell d'Administració d'FMGP, després de la mort de Vicenç Ferrer Bertrand, el 6 juny de 1924.

President	Pere Grau Maristany Oliver
Vicepresident	Ramon Albó Martí
Consellers	Josep Balcells Vallbona Manuel Rosés Ibbotson Miquel Marcet Poal Joan Marcet Palet Julien Fuchs Liegme
Conseller delegat	Josep Rogent Pedrosa
Secretari	Joan Rogent Massó

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [9008/01]

³⁷⁶ Él consejero delegado del Consejo [Josep Rogent] leyó a continuación los datos de ingresos de la recaudación de la línea de Monistrol a Montserrat en el año 1923 u en los meses de enero y parte de febrero del corriente año señalando el aumento sobre las recaudaciones anteriores» Consell d'Administració de 1 de març de 1924. FGC Fons FMGP [9008/01]; «El crédito de nuestra Sociedad ha seguido manteniéndose firme pues los títulos del empréstito del 6% han mantenido constantemente en el mercado tipo superior al de la par. Ha seguido también durante el pasado año la recogida de títulos del antiguo empréstito del 5%». Font: *Balanç 1924*. FGC Fons FMGP [1306/02]

³⁷⁷ Segons la Memòria Elies Rogent Massó havia estat escollit Conseller Delegat de la Societat poc temps abans de la mort. Les actes del Consell d'Administració no reflecteixen aquest nomenament, sinò que el càrrec va exercir-lo sempre el seu pare, Josep Rogent Pedrosa. En tot cas, no pot descartar-se que Josep Rogent volgués confiar al seu fill Elies la posició que havia obtingut en la Societat. Font: *XXXIV Memoria del Consejo de Administración y balance cerrado en 31 de diciembre de 1924*, 3. FGC Fons FMGP [15007/01]

³⁷⁸ Julian Fuchs Liegme era l'enginyer en cap de l'explotació d'FMGP des del 1897.

³⁷⁹ Elies Rogent Massó, advocat i bibliòfil. En l'àmbit mercantil, havia obtingut la concessió per a la construcció d'un funicular a la muntanya de Montjuïc i d'una secció del metropolità de Barcelona.

En segon lloc, la societat afrontaria la decisió de no incorporar-se al *Nuevo Régimen Ferroviario*, perquè els beneficiava les tarifes.³⁸⁰ En tercer lloc, van decidir la construcció d'un ferrocarril cremallera de Ribes de Freser al Santuari de la Mare de Déu de Núria.³⁸¹

Decisions que ho canvien tot

Josep Rogent havia presentat la proposta de construcció d'un ferrocarril cremallera de Ribes de Freser al Santuari de Núria durant la sessió del Consell d'Administració del 26 de novembre de 1924. Va ampliar-ne els detalls el 3 de desembre. Va acompanyar l'exposició d'un projecte tècnic, elaborat per Julien Fuchs a partir de 1918, i d'un pla econòmic que havia de permetre la Societat assolir l'objectiu marcat. En aquells dies, a més d'aquesta ambició, també es pretenia la construcció d'un ascensor que unís el Monestir de Montserrat amb la Santa Cova, un altre projecte de Fuchs. Durant la sessió del Consell, Rogent havia proposat un augment del capital social, que passaria de 1.800.000 ptes. a 5.000.000. També augmentaria el nombre d'obligacions hipotecàries en circulació, que passaria a 14.000, per un valor total de 7.000.000 de pessetes. Amb l'ampliació i l'emissió els quedarien disponibles 7.700.000 pessetes, que haurien de servir per pagar les primes de les accions antigues, les escriptures i la col·locació dels títols, el cost de la construcció de l'ascensor a la Cova, el del cremallera de Núria, el d'un funicular, també a Núria i un romanent per als imprevistos (Taula 23).³⁸² El conseller delegat fonamentava l'èxit de l'ampliació i l'emissió previstes en «la estima que el público tiene por los títulos de nuestra sociedad».³⁸³ No era endebades que el negoci semblava afermat sobre una sòlida base, els viatges de *recreo*, que el distingia clarament del dels ferrocarrils que es consideraven de servei públic. Perquè a conseqüència de la renúncia per part d'FMGP al *Nuevo Régimen Ferroviario*, decidida uns mesos abans, que

³⁸⁰ «Era la convicción que habían adquirido de que dada la índole especial del Ferrocarril Cremallera y el estado prospero de la Sociedad, que no había percibido anticipo alguno del Estado, era más conveniente no ingresar en el nuevo régimen, mayormente teniendo en cuenta el peligro de perder el quince por ciento sobre las tarifas que venía percibiéndose desde el año mil novecientos diez y ocho.» En: *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 8 d'octubre de 1924. FGC Fons FMGP [9008/01]

³⁸¹ *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 26 de novembre de 1924. FGC Fons FMGP [9008/01]

³⁸² Es tractava d'un funicular que havia de partir de l'estació terminal del cremallera i arribar a la Font Negra.

³⁸³ *Ferrocarril Ribas-Núria. Projectes*. FGC Fons FMGP [11003/07]

li atorgava el 15% de recàrrec sobre les tarifes de transport, els 91.700 viatgers que transportaria el 1925 feien possible que el producte per quilòmetre fos molt superior al de les altres companyies que explotaven ferrocarrils (Taula 24).³⁸⁴

Taula 23. Distribució d'ingressos i despeses per emprendre el projecte de Núria, presentada per Josep Rogent el 3 de desembre de 1924.

Capital Social	1.800.000 ptes.	Accions	7.200
Ampliació proposada	3.200.000 ptes.	Accions	12.800
Total	5.000.000 ptes.	Accions	20.000
<hr/>			
Obligacions en circulació	2.500.000 ptes.	Títols	5.000
Obligacions noves	4.500.000 ptes.	Títols	9.000
Total	7.000.000 ptes.	Títols	14.000
<hr/>			
Ingressos previstos			
Accions			3.200.000 ptes.
Obligacions			4.500.000 ptes.
Total			7.700.000 ptes.
<hr/>			
Distribució proposada de la despesa:			
Prima accions actuals			360.000 ptes.
Escriptures i col·locació de títols			734.000 ptes.
Ascensor Cova Montserrat			250.000 ptes.
Cremallera a Núria			5.655.000 ptes.
Funicular Núria			400.000 ptes.
Imprevistos			300.000 ptes.
Total			7.700.000 ptes.

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [11003/07]

Taula 24. Comparativa de productes i despeses totals d'explotació. Any 1925

Companyia	Km.	Total	Per kilòmetre
CGFC (Manresa-Berga-Guardiola)	85	2.367.824,73	27.856,76
CGFC (Barcelona-Manresa-Igualada)	68	5.394.061,08	79.324,42
O.G. (Olot-Girona)	56	1.004.528,57	18.264,15
Girona – Flaçà - Palamós	50	788.077,57	15.761,55
Sant Feliu de Guíxols - Girona	40	743.815,28	18.595,38
Mollerussa - Balaguer	28	250.637,04	8.951,32
Guardiola - Castellar de N'Hug	12	472.726,49	39.393,87
Reus - Salou	9	113.569,81	12.618,86
Monistrol-Montserrat	9	537.877,60	59.764,17

Font: Elaboració pròpia a partir d'*Anuario de Ferrocarriles*.

Hem exposat anteriorment que el Consell confiava en la posició sòlida del negoci i es va interessar positivament en el pla que proposava Rogent. Però la fortuna va voler que la planificació es desbaratés per complet a partir del moment en què un nou projecte, el de la construcció d'un funicular des de la carretera de Monistrol a Collbató, a Montserrat, que promovia un altre grup financer, va prendre cos i visos de fer-se realitat.

³⁸⁴ *Projectes*. FGC Fons FMGP [11003/08]

No tenim cap dubte que la decisió d'FMGP, quan se'ls va aparèixer l'ombra de la competència —l'adquisició dels drets d'aquell projecte l'estiu de 1925— va marcar de manera decisiva el seu futur. Però aquest no seria l'únic atzucac que patiria en aquells mesos. La fatalitat va assaltar la Societat. A les morts ja descrites de Vicenç Ferrer Bertrand i d'Elies Rogent Massó, va sumar-se la de Julien Fuchs Liegme (que s'havia incorporat al Consell en substitució d'Elies Rogent) i, finalment, la del president de la Societat, Pere Grau Maristany. Les seves morts van precipitar la incorporació d'uns nous consellers —Ramon Albó Martí, Joan Rogent Massó, Pere Torra Closa— que, tot i que suposaven una franca continuïtat dels objectius societaris, mostraven a les clares la dependència dels socis financers, el Banc de Catalunya i la Banca Soler Torra Germans, que s'havia travat des de la fundació de la compra d'FMGP. Presentem, però, el fil del projecte que va causar el desgavell, perquè ens confirma la consolidació del valor simbòlic de Montserrat en aquells anys.

El Consell d'Administració d'FMGP havia estat informat per Rogent, el 1er de març de 1924, que Francisco de Paula Villar Carmona havia sol·licitat la concessió d'un «proyecto de funicular desde la carretera de Monistrol a Collbató al Monasterio de Montserrat».³⁸⁵ No era un projecte nou. Villar l'havia presentat a l'Ajuntament de Collbató el 24 d'agost de 1891 perquè n'aprovés la concessió.³⁸⁶ El projecte el motivava la notícia que es construiria un ferrocarril econòmic per la falda de la muntanya. Llavors, Leonci Santmartí, vicepresident d'FMGP, havia presentat un escrit d'al·legacions.³⁸⁷ Potser perquè esperaven que el projecte es desinflaria com anys enrere havia passat que

³⁸⁵ *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. FGC Fons FMGP [9008/01].

³⁸⁶ J. M. Garcia Fuentes esmenta l'existència d'un projecte d'ascensor el 1891, sense poder aportar més dades (Garcia, 2012:241). Nosaltres l'hem citat en un capítol anterior. Per als detalls administratius de l'afer: ACBL, Fons Ajuntament de Collbató, Top. 515, Expedients de llicències d'obres particulars (1863-1891).

³⁸⁷ Francisco de Paula Villar Carmona era arquitecte (Barcelona, 1861- t. 1886 – Ginebra, 1926). Com arquitecte diocesà, i amb el seu pare, el també arquitecte Francisco de Paula Villar Lozano, havia intervingut professionalment al monestir de Montserrat, fins que l'abat Marcet els va substituir el 1917 per Josep Puig i Cadafalch. Villar Carmona havia estat, també, regidor a l'Ajuntament de Barcelona, càrrec del qual havia dimitit el 1924. El projecte tècnic del funicular presentat per Carmona era de Santiago Rubió i Tudurí. Uns anys abans, l'abril de 1891, quan les obres del ferrocarril cremallera avançaven a bon ritme, ja amb capital suís, *La Veu de Catalunya* s'havia fet ressò d'un primer projecte d'ascensor a Montserrat que havia presentat «lo jove arquitecte senyor Villar y Carmona». Font: *La Veu de Catalunya*, 5 d'abril de 1891. Possiblement fos per aquest projecte que acudís a Montserrat l'enginyer Leonardo Torres Quevedo, un fet que hem esmentat en una nota anterior. Veiem que les pugnes pel control dels accessos a Montserrat venien de lluny i hem de suposar que l'abat Deàs no devia de ser-ne del tot aliè. Els expedients de sol·licitud de l'ascensor i un interessant dictamen tècnic signat per Pere Garcia Faria, en relació al projecte presentat per Carmona, es conserven a: Arxiu Comarcal del Baix Llobregat (ACBL). Fons Ajuntament de Collbató, 515, Expedients de llicències d'obres particulars (1863-1891). El projecte va fer-se públic a: *Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona*, de 22 de setembre de 1891, pàg. 3;

el Consell no va tornar a tractar la qüestió fins el 27 de juny de 1925, quan Josep Rogent i Joan Marcet van informar que havien iniciat un procés de negociació per obtenir la cessió dels drets sobre aquell projecte. Se'ls va demanar que prosseguissin les gestions iniciades i «que cuando puedan presenten soluciones concretas».

La decisió de negociar té unes causes complexes. Potser, les temences del Consell no se centraven en les conseqüències de l'atorgament d'una concessió a un personatge com Villar —uns altres promotors també relacionats amb el monestir tramitaven la concessió de l'aeri a Sant Jeroni—³⁸⁸ sinó en el fet que al darrere del concessionari hi havia la Banca Marsans i el Banc Arnús Garí, que també formaven part del grup que promovia la construcció de la secció de Martorell a Manresa, i la de Magòria a Plaça d'Espanya, de la Compañía General de los Ferrocarriles Catalanes (CGFC), així mateix com del Metropolitano Transversal, que havia d'unir la Plaça de Catalunya amb la d'Espanya i La Bordeta. El perill per a FMGP era ben evident, perquè quan es completessin totes les peces en què Marsans i Arnús Garí tenien interessos la muntanya de Montserrat es connectaria amb el centre de Barcelona amb una insuperable facilitat.³⁸⁹ Però en aquesta facilitat no només hi havia la por a la competència econòmica, sinó a una altra de subtil, la que podia fer-se a l'espiritualitat de la muntanya i que, convenientment, Marcet devia haver comunicat a Rogent, de tal manera que quan el pacte amb Villar i els seus va quedar tancat, el conseller delegat va poder escriure a l'abat de Montserrat que «espero que V. I. i la Rvda. comunitat estaran contents d'aquesta solució que allunya al Monestir de possibles disgustos i complicacions».³⁹⁰

La negociació —per la part venedora hi van assistir Francisco de Paula Villar Carmona, Jordi Garí i Gimeno i Joan Ventosa i Calvell³⁹¹— es va allargar tot l'estiu de

³⁸⁸ Els promotors de l'aeri de Sant Jeroni eren Lluís Pericas Morros (germà de l'arquitecte Josep M. Pericas, que també havia participat en projectes arquitectònics al monestir) i Ramon Soler Vilabella, segons escriptura notarial de 23 de maig de 1922 Font: FGC Fons FMGP [18011/14]; Ramon Soler Vilabella apareix en les llistes de grans contribuents de la ciutat de Barcelona. És reconegut com col·leccionista de teixits coptes, que va donar al Museu de Montserrat.

³⁸⁹ Rogent va exposar-ho al Consell amb claredat: «El día que en los Ferrocarriles Catalanes concurren las circunstancias antes apuntadas entendemos que será indispensable la construcción del funicular Collbató-Montserrat y tenemos la seguridad que si no lo hace nuestra Sociedad lo hará otra». En: *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. FGC Fons FMGP [9008/01].

³⁹⁰ El 14 d'agost, Marcet responia a Rogent qualificant l'adquisició de «bona nova». Font: *Correspondència entre Josep Rogent i l'abat de Montserrat, Antoni M Marcet Poal, de 8 i 14 d'agost de 1925*. FGC Fons FMGP [4010/01]

³⁹¹ Ventosa i Calvell actua, aquí, com a president de la Banca Arnús Garí i president de la Banca Marsans. Hi havia arribat per la seva relació amb Cambó. Font: DE RIQUER PERMANYER, B. (2012). «Joan Ventosa i Calvell, l'home de la Lliga Catalana a Burgos. Les relacions dels catalanistes conservadors amb els militars rebels durant la Guerra Civil», *Revista Catalana d'Història*, p. 41.

1925. La Banca Marsans i la Banca Arnús Garí, pel fet d'atribuir-se els drets, exigien 750.000 pessetes per cedir-los, una suma astronòmica que demostrava sense ambigüitats les expectatives especuladores que hi havia a l'entorn dels accessos a Montserrat. Durant les reunions Rogent i Marcet, per FMGP, devien fer algunes contraofertes que ens són desconegudes fins que el tracte es va tancar per satisfer el desig de l'abat.³⁹² El 5 d'agost Josep Rogent va comunicar al Consell d'Administració que s'havia arribat a un acord de cessió dels drets sobre el projecte del funicular Collbató – Montserrat per valor de 500.000 pessetes.³⁹³

Les condicions de la cessió, que recull el llibre d'actes del Consell d'Administració d'FMGP, ens resulten el més semblant a una extorsió, duta a terme per la part venedora. En elles, Villar afirmava que havia concedit a la Banca Marsans i a la Banca Arnús Garí una opció per a l'adquisició dels estudis i el projecte del funicular, tot i que «la cesión no se hizo constar en documento público». Per tant, el que s'havia posat sobre la taula no era res més que una amenaça.³⁹⁴ Els venedors exigien el cobrament en metàl·lic i en concepte d'arres la Societat va haver d'avançar 50.000 pessetes «en billetes del Banco de España». En aquesta transacció els dos bancs hi van guanyar molts diners. També els devia guanyar Villar. Fins i tot Santiago Rubió Tudurí, autor de l'estudi tècnic. Uns altres que van treure profit van ser els monjos de la comunitat benedictina de Montserrat, perquè durant les negociacions FMGP se'ls havia adreçat per demanar-los que la compensessin amb una ampliació per trenta anys del termini en la concessió del funicular de Sant Joan, per la qual cosa Marcet va augmentar fins a 12.000 pessetes anuals la franquícia pels drets dels transports de les mercaderies que necessitava la comunitat i que, amb tota probabilitat, havia estat fixada per una quantitat que no hem pogut conèixer quan l'abat Deàs havia cedit a la Societat els 1.300 metres lineals de terreny de la seva

³⁹² Sembla que el gruix de la negociació l'havia dut Joan Marcet Palet, que a més per tal de donar solució a la despesa feta amb la compra, recomanava a Rogent que ajustés els pressupostos dels altres projectes que la companyia tenia en cartera. Font: *Carta de Joan Marcet Palet a Josep Rogent Pedrosa, de 8 d'agost de 1925*. FGC Fons FGC [4010/01]; En referència al cost de la transacció Rogent escrivia a l'abat Marcet, «penso que la setmana entrant quedarà definitivament resolta l'adquisició del Funicular Collbató Montserrat (Villar): ja tindrè lo gust de comunicarli: el sacrifici que fem és gros, potser massa gros» Font: *Correspondència entre Josep Marcet i l'abat de Montserrat, Antoni M. Marcet Poal, de 29 de juliol de 1925*. FGC Fons FMGP [4010/01].

³⁹³ El president Ramon Albó no va poder assistir a la sessió del Consell, per la qual cosa Rogent va escriure-li comunicant que «tenim aquest perill fora i vos com a primer accionista i jo com a segon podem estar tranquils. Ademés, tinc la satisfacció de dirvos que els Freres concedeixen l'autorització per a fer el Funicular de la Cova i la prórroga del de Sant Joan». Font: *Correspondència entre Josep Rogent i Ramon Albó Martí, de 8 d'agost de 1925*. FGC Fons FMGP [4010/01].

³⁹⁴ Més endavant descobrirem que els mateixos actors voldrien repetir la jugada a la Vall de Núria.

propietat, indispensables per fer arribar el cremallera al monestir.³⁹⁵ La consecució de la cessió dels drets no va acabar amb el neguit dels consellers de la Societat.³⁹⁶ Rogent els advertia que «el sacrificio que hoy hace la Sociedad adquiriendo la concesión del Funicular Montserrat-Collbató podría resultar estéril si el Estado declarase en su día la caducidad de la concesión», la qual cosa va determinar que el Consell d'Administració variés radicalment els objectius que havia expressat uns mesos enrere que, pel que hem exposat, se centraven en el desenvolupament del negoci a Núria i en la construcció d'un modest ascensor des del monestir de Montserrat a la Santa Cova.

Després de l'operació de compra, la primera decisió que va prendre FMGP va ser «la immediata reforma y ampliación del funicular de Sant Joan», perquè augmentés la capacitat fins als seixanta passatgers per viatge. Calculaven que amb l'ampliació la recaptació augmentaria en un 20% sense que les despeses d'explotació creixessin de manera apreciable. Buscaven, amb la previsible millora de la recaptació del funicular de Sant Joan, amortir l'impacte en el compte de resultats de l'augment de les càrregues financeres que els provocaria la despesa que acabaven de fer. Perquè els números sortissin la reforma i ampliació no els havia de costar més de 250.000 pessetes.

Taula 25. Estructura del negoci d'FMGP, prevista per Josep Rogent l'octubre de 1925.

Ingressos		
Capital (1925)	1.800.000 pessetes	7.200 accions
Proposta noves accions	2.200.000 pessetes	8.800 accions
Total	4.000.000 pessetes	16.000 accions
Obligacions (1925)	2.500.000 pessetes	5.000 títols
Proposta noves obligacions	2.500.000 pessetes	5.000 títols
Total	5.000.000 pessetes	10.000 títols
Despeses		
<u>Grup Montserrat</u>		
Funicular Collbató-Montserrat		500.000 pessetes
Funicular Santa Cova		250.000 pessetes
Funicular Sant Joan		250.000 pessetes
Total		1.000.000 pessetes
<u>Grup Montjuic</u>		

³⁹⁵ Tot sembla indicar que els cànonns que cobrava Montserrat, com els que més endavant cobraria Núria, consistien en el lliurament del 10% de la recaptació bruta dels diferents negocis d'FMGP. Per tant, consistien en el cobrament de l'equivalent a un delme. Per a la cessió de terrenys, Deàs havia adquirit el terreny prèviament en nom propi, el 1887. En: *Escritura atorgada pel notari Francesc Maspons Labrós el 7 d'octubre de 1891*. Font: *Levante del F.C. Cremallera de Monistrol a Montserrat. Inventari Terrenys i Edificis*. FGC Fons FMGP [11005/02]

³⁹⁶ El projecte seria transferit el 5 de desembre de 1925. Villar Carmona havia sol·licitat la concessió el 10 de gener de 1923. Font: FGC Fons FMGP [7004/02].

Projecte i concessió	20.000 pessetes
Expropiacions	80.000 pessetes
Obres maçoneria	1.756.000 pessetes
Fonderie de Berne	400.000 pessetes
Imprevistos i altres despeses	744.000 pessetes
Total	3.000.000 pessetes
Despeses generals	
Esriptura i col·locació de títols	370.000 pessetes
Premi accions en circulació	180.000 pessetes
Anualitat obligacions	150.000 pessetes
Total	700.000 pessetes
Tot sumat	4.700.000 pessetes

Font: FGC Fons FMGP [9008/01]

L'adquisició del projecte del funicular Collbató-Montserrat havia posat sobre la taula, a més, l'oportunitat del projecte de Fuchs d'un ascensor a la Santa Cova. Els trajectes d'ambdós projectes eren plenament coincidents en la secció superior del recorregut, per la qual cosa van decidir que el de Fuchs havia perdut el sentit. Sobre la nova solució del funicular van introduir-hi una modificació conceptual que el dividia en tres seccions, la primera de les quals, la que es construiria en primer lloc i amb caràcter urgent, seria la que uniria el monestir amb la Santa Cova.

Un altre esdeveniment que afectava els plans de la Societat era la mort inesperada del jove conseller Elies Rogent Massó. Hem exposat anteriorment que Rogent Massó disposava de la concessió per a la construcció d'un funicular a la muntanya de Montjuic de Barcelona, amb la mirada posada en la millora de l'entorn i l'atracció de visitants que suposaria la integració urbana de la muntanya i els aprofitaments que s'hi preveia. Josep Rogent, el seu pare, va considerar que podia ser una bona oportunitat de negoci per a FMGP, però Joan Marcet hi va oposar alguna reticència, per la qual cosa el conseller delegat va voler oferir-la a la Societat en unes condicions avantatjoses. A diferència de Marsans i Arnús Garí, que van exigir el cobrament en metàl·lic de l'import dels drets sobre el funicular Collbató-Montserrat, aquí Rogent acceptava que, «si el éxito del Funicular de Montjuich no inspira a la Sociedad igual confianza que a los concesionarios del mismo, estos no tienen inconveniente en percibir unos bonos que tengan derecho al cobro de la mitad de los beneficios que produzca la explotación de dicho Funicular una vez la Sociedad haya percibido el 6% del capital empleado en la construcción».³⁹⁷

³⁹⁷ Llibre d'actes del Consell d'Administració. Sessió de 31 octubre de 1925. FGC Fons FMGP [9008/01]

El conseller delegat considerava que Montjuïc i Núria aportarien a la Societat dues unitats de negoci que podien proporcionar bons rendiments. Des de la perspectiva que tenia l'octubre de 1925, refeia i proposava un nou pla econòmic per a FMGP en el qual s'hi reflectien les necessitats financeres de Montjuïc i de Montserrat i les relacionava perquè aplanessin el camí del projecte de Núria, la realització del qual quedava per a més endavant. Caldrien, doncs, 1.000.000 de pessetes per a la concreció de l'ampliació de capacitat del funicular a Sant Joan i per a la secció del funicular Collbató a Montserrat fins a la Santa Cova.³⁹⁸ Montjuïc requeriria 3.000.000 de pessetes. A la suma li afegia les despeses de col·locació del paper, que calculava en 700.000 pessetes (Taula 25).

De tirar endavant la proposta, FMGP esdevindria propietària del ferrocarril cremallera de Monistrol a Montserrat, del funicular de Montserrat a Sant Joan, del Funicular de Montjuïc i de la primera secció del Funicular Collbató - Montserrat. Les úniques càrregues que pesarien sobre la Societat serien els dos emprèstits de 2.500.000 de pessetes cadascun (el de 1923 i el que preveia emetre) garantits per dues hipoteques sobre el ferrocarril cremallera i una sobre el funicular de Sant Joan. Rogent defensava que «la Sociedad quedaría en situación despejada para emprender nuevos negocios pues les quedaría el funicular de Montjuïc libre de toda carga y capaz para garantir una emisión de obligaciones de importancia y podría dedicarse a la construcción del funicular Collbató Montserrat y el cremallera y funicular de Nuria, todos ellos de positivos resultados».³⁹⁹ Però el Consell d'Administració no va acceptar la compra del negoci a Montjuïc —tot i que no hi va haver un posicionament per escrit— per l'oposició verbal que va manifestar Joan Marcet.⁴⁰⁰ En conseqüència, durant la sessió de 31 d'octubre de 1925 el que va decidir-se va ser únicament l'emissió d'un paquet d'obligacions hipotecàries per cobrir les despeses d'adquisició del projecte del funicular Collbató-Montserrat, la reforma i ampliació del de Sant Joan, l'adquisició de les obligacions que havien quedat a Suïssa per

³⁹⁸ L'autorització per aquest projecte s'havia negociat amb Marcet, que havia accedit el 26 de juliol de 1926, no sense dificultat. «Molt apreciat Sr. [Rogent] i amic: Dispensim si causes agenes a la meva voluntat, m'han impedit escriure-li avans el resultat de la consulta a la Rda. Comunitat sobre el permís del Ascensor a la Sta. Cova. Proposat de nou a la Rda. Comunitat el projecte de Ascensor a la Sta. Cova, mitjansant les condicions de que varem parlar amb V. sobre els transports del Cremallera, en principi es va concedir el permís per l'afer de l'ascensor: de modo que el dia que V. vulgui podriam parlar dels últims detalls.». Font: *Correspondència entre Josep Rogent i l'abat de Montserrat, Antoni M Marcet Poal, 26 de juliol de 1925*. FGC Fons FMGP [4009/01]

³⁹⁹ *Llibre d'actes del Consell d'Administració*. Sessió de 31 octubre de 1925. FGC Fons FMGP [9008/01]

⁴⁰⁰ Recordem, aquí, la relació dels Marcet amb FMGP i amb LARSA. També, pel fet que els Marcet devien tenir prevencions per una concessió en precari, que podia revertir en l'Ajuntament de Barcelona si aquest decretava la municipalització dels transports.

comprar el 1923 i, finalment, per al ferrocarril de cremallera de Ribes a Núria, tan sols diners per al pagament de les despeses de la sol·licitud de la concessió, que en aquells dies es trobava en exposició pública al Govern Civil de Girona.

Per escometre els nous objectius es va considerar que la societat requeriria de 2.500.000 de pessetes, que es recomanava, i així es va acordar, que es cobrissin amb l'emissió de cinc mil obligacions hipotecàries, al 6% d'interès, pagadores a partir d'octubre de 1928, amb un període d'amortització de 40 anys. Joan Marcet va demanar, i també va ser acceptat, que el producte de l'emissió servís així mateix per a l'adquisició de 130.000 francs suïssos, que haurien d'invertir-se en paper de l'Estat suïss i ésser dipositats en la *Union des Banques Suisses* «para tener una reserva para la adquisición de los títulos del empréstito del cinco por ciento», el senyal que, el 1923, no s'havia complert la previsió inicial d'adquirir la totalitat del capital amb seu a Suïssa.⁴⁰¹ Finalment, els acords van sotmetre's a la Junta General, que va autoritzar-los, tot i que va traslladar l'inici del període d'amortització al 31 de desembre de 1929.

La societat semblava plegar-se sobre si mateixa. Mantenia el reduït capital social de 1.800.000 pessetes, assumia que havia d'amortitzar les obligacions hipotecàries de 1892 que encara hi havia en circulació, al tipus del 5%, que ascendien a 362.500 pessetes; mantenia les 5.000 del 1923, de 500 pessetes cadascuna, al 6%, i n'afegia 5.000 de noves, també al 6%, que importaven 2.500.000.⁴⁰² Considerem, pel document d'esborrany de la sessió de la junta, que no va existir unanimitat en el procediment de col·locació de les obligacions. Una part del Consell d'Administració, el portaveu de la qual era Joan Marcet, es mostrava partidària de col·locar només els títols necessaris per assegurar les necessitats de la Societat i reservar-se la resta en la cartera. Contràriament, una altra part, a través de la qual s'expressava el conseller Josep Balcells, pretenia col·locar tots els títols, encara que alguns es destinessin a l'adquisició de valors de l'Estat o Ferroviaris «que ofreciesen buen interés». Al darrere d'uns i altres s'hi amagaven diferents interessos, tot i que en aquest cas va prevaldre el de les entitats financeres que havien assegurat l'emprèstit, que eren partidàries de col·locar-lo tot per assegurar-se el benefici econòmic.⁴⁰³ Amb l'emissió, que es confiava novament al Banc de Catalunya i a Soler Torra Germans,

⁴⁰¹ Com es veurà el 1933, en l'acord entre la societat i els seus obligacionistes, aquesta gestió sembla que no es va arribar a fer mai. Font: *Llibre d'actes del Consell d'Administració*. FGC Fons FMGP [9008/1]

⁴⁰² DE LA TORRE, E. (1925). *Anuario de los Ferrocarriles Españoles. Año XXIII*

⁴⁰³ *Esborrany de les actes de les sessions del Consell d'Administració*. FGC Fons FMGP [10002/01]

s'incorporava al Consell d'Administració Pere Torra Closa i el banc reforçava la seva posició en la direcció de la societat.⁴⁰⁴

Rogent havia previst que la reputació de la Societat faria l'èxit de la col·locació de l'emissió. Una solidesa que confirmaven els números que el conseller delegat presentava al Consell d'Administració, el 19 de març de 1926.⁴⁰⁵ Durant l'exercici de 1925 havia tingut lloc «un notable aumento de la recaudación». Per escenificar l'optimisme i millorar el líquid circulant acordaven augmentar el capital social, que passaria de 1.800.000 de pessetes a 2.000.000.⁴⁰⁶ Durant la primavera de 1926 encara col·locarien algunes de les obligacions que havien quedat en cartera, concretament cent-cinquanta que, era el costum, van negociar Banc de Catalunya i Soler Torra Germans, al tipus del 97%. El colofó el va posar la decisió de fusionar la CAFA amb FMGP, una vegada havien estat enllestides les obres d'ampliació i reforma del funicular de Sant Joan. Val a dir que Rogent havia deixat escrit, en els seus esborranys, l'existència d'un perill: «nuestra Sociedad puede constituir un buen negocio pero dependerá en absoluto de Montserrat lo que en la práctica puede constituir un serio inconveniente.⁴⁰⁷ Por esto la más elemental prudencia aconseja reforzar la Sociedad con otros negocios que no tengan dependencia alguna con Montserrat».⁴⁰⁸

⁴⁰⁴ Pere Torra Closa era gerent de la Banca Soler i Torra Germans, associada al Banc de Catalunya. Era, a més, vicepresident del Sindicato de Banqueros de Barcelona i s'asseia als consells d'administració, entre d'altres societats, de Fomento de Obras y Construcciones, S.A.; Sociedad Española de Electricidad y Gas Lebon, S.A.; Sociedad General de Aguas de Barcelona; Fomento Inmobiliario de España; Tranvías de Barcelona; F.C. de M.Z.O.V.. L'any 1957 la Banca Soler Torra seria absorbida pel Banco de Santander. Una notícia necrològica assenyalava que «Pedro Torra era una de las figuras cimeras de nuestras finanzas». (Font: elaboració pròpia)

⁴⁰⁵ Rogent havia pactat els números amb Juan Marcet, la qual cosa demostra el ferreny control que exercia LARSA sobre la Societat. Font: *Carta de Joan Marcet Palet a Josep Rogent Pedrosa, de 22 de març de 1926*. FGC Fons FMGP [4010/01]

⁴⁰⁶ *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. FGC Fons FMGP [9008/1]; En una carta particular adreçada a l'advocat madrileny José Maria de Soroa, Rogent li comunicava que «he meditado mucho sobre las observaciones que se hicieron en el último consejo y cada día me convenzo más de que nos conviene por todos los medios que los frailes tengan participación en nuestros ingresos. La gratuidad de los transportes del cremallera que ellos pretenden entiendo que no nos conviene. En cambio no vería inconveniente en cederles un pequeño tanto por ciento de la recaudación y entonces con seguridad nos protegeran contra los autobuses y tendrían interés en favorecer el aumento de pasajeros del cremallera y estuvieran más propicios á construir habitaciones y el edificio restaurant». Com s'ha explicat quan hem parlat de LARSA, l'abat Marcet no es va deixar entabanar, perquè tenia els seus propis plans. Font: *Carta de Josep Rogent Pedrosa a José María de Soroa, s/d*. FGC Fons FMGP [4010/01].

⁴⁰⁷ En una carta prèvia, Rogent exposava a Ramon Albó la necessitat de no dependre només de Montserrat i l'oportunitat del negoci de Núria en aquests termes: «Com [il·legible] la nostra gent en la nota he posat el Funicular de Montjuich però vos que sabeu llegir suposo que haureu llegit Núria. Jo plantejaré la qüestió en el primer Concell que tinguem i crec que guanyarem. En lo de Núria s'han perdut set mesos miserablement anant donant allargos á l'asunto i és llàstima perquè com mes l'estudio mes bon negoci hem resulta». Font: *Carta de Josep Rogent a Ramon Albó, de 8 d'agost de 1925*. FGC Fons FMGP [4010/01]

⁴⁰⁸ FGC Fons FMGP [11003/07]

El reviscolament de la lluita d'interessos a Montserrat, amb conseqüències per a Núria. El bisbe d'Urgell pren partit per FMGP

La mort de Julien Fuchs Liegme no només deixava una cadira buida en el Consell d'Administració d'FMGP, també deixava vacant el lloc d'enginyer en cap de l'explotació. Pere G. Maristany, després que va manifestar que tots els consellers havien assistit a l'enterrament, que havia tingut lloc a Monistrol el 27 de maig de 1925, va reconèixer la llarga vinculació i fidelitat de l'enginyer suís. Va destacar, així mateix, que durant els vint-i-vuit anys que havia exercit la direcció tècnica del ferrocarril la Societat mai no va viure cap incident desagradable. Ans al contrari, li havia procurat una millora constant «hasta colocarlo en la situación que hoy se encuentra».⁴⁰⁹

Per la naturalesa específica del negoci la Societat no podia mantenir-se sense un enginyer en cap de l'explotació. Els ho havia fet saber la 2^a Divisió Inspectorada de Ferrocarrils després que Josep Rogent els havia comunicat la mort de l'enginyer. Per sortir del tràngol va presentar al Consell d'Administració la contractació de Santiago Rubió Tudurí. Seria el nou enginyer en cap de l'explotació, amb caràcter transitori, després que «previamente consultado estaba dispuesto a aceptar el cargo».⁴¹⁰ La qüestió de la seva contractació definitiva va quedar oberta per a una propera sessió del Consell, perquè Joan Marcet va objectar que l'absència d'alguns consellers no permetia prendre una decisió d'una transcendència semblant. Però el 8 de juny el Consell en ple es va tornar a reunir i no va confirmar Rubió,⁴¹¹ sinó que va ser informat del seu acomiadament i substitució per l'enginyer militar Montserrat Fenech Muñoz, al qual també se'l nomenava amb caràcter provisional.⁴¹² La sortida de Rubió per la porta del darrere d'FMGP havia d'estar

⁴⁰⁹ El Consell va aprovar el pagament de 24.000 pessetes per a la vídua, entre d'altres gratificacions. També va decidir fer-se càrrec d'un monument a l'enginyer, si així ho acordava el municipi de Monistrol. *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 29 de maig de 1925. FGC Fons FMGP [9008/01]

⁴¹⁰ *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 29 de maig de 1925. FGC Fons FMGP [9008/01]

⁴¹¹ «Que cesaba en el cargo de Director Técnico interino de ésta Sociedad y de Jefe de Explotación del Ferrocarril de Cremallera de Monistrol a Montserrat Don Santiago Rubió y Tudurí al cual se le dan las gracias por el tiempo que lo ha desempeñado» *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 8 de juny de 1925. FGC Fons FMGP [9008/01]

⁴¹² Guillermo Lusa, en l'estudi que ha fet de Rubió a partir de diferents fonts entre les quals hi ha el diari personal de l'enginyer, escriu que «se le volvió a encargar a Santiago Rubió el proyecto de remodelación [del funicular a Sant Joan], que modificó el ancho de vía (aumentado a un metro) e incremento la seguridad y la capacidad de los vagones. El nuevo proyecto fue aprobado en mayo de 1925 [...] aunque finalmente Rubió no se encargaría de desarrollarlo; la dirección de la línea pasó a manos del ingeniero militar Montserrat Fenech Muñoz». En: LUSA MONFORTE, G. (2015). «Los tres directores de la Escuela durante la guerra (1936-1939). (III). Santiago Rubió i Tudurí», *Documentos de la Escuela de Ingenieros Industriales*. Núm. 25, p. 21.

per força relacionada amb la participació en el projecte de funicular Collbató - Montserrat. Hem de fer notar que la sortida va tenir lloc en el moment en què es van posar sobre la taula les dures condicions dels concessionaris, Marsans i Arnús Garí. Josep Rogent i els altres membres del Consell d'Administració no devien veure amb bons ulls que Rubió tingués un peu posat en cada lloc, sobretot, en relació al doble benefici econòmic que obtindria.⁴¹³

Tanmateix, per obligació contractual Santiago Rubió va haver de treballar en el projecte del funicular de Collbató a Montserrat durant l'hivern de 1926. La condició era necessària perquè Francisco de Paula Villar pogués presentar els plànols del projecte a la 2^a Divisió Inspectora de Ferrocarrils, «para cumplimentar el Real Decreto del Ministerio de Fomento de fecha 23 veinte y tres de octubre último referente al Funicular Collbató a Montserrat».⁴¹⁴ Mentrestant, Rubió contemplava Montserrat Fenech fer realitat el seu projecte d'ampliació per al de Sant Joan, després de modificar i corregir els defectes que, segons FMGP, havia detectat la inspecció administrativa i que havia motivat que la *Universidad Industrial* duqués a terme una bateria de proves en el cable de tracció per validar-ne la idoneïtat. La inauguració del funicular de Sant Joan, ampliat, va tenir lloc el 10 de juny de 1926.⁴¹⁵ El cost total havia estat de 469.585 pessetes,⁴¹⁶ gairebé el doble del que havia estat previst. Com havia passat el 1918 l'expectativa dels beneficis semblava que ho podia tapar tot.

Els maldecaps d'FMGP no van acabar aquí. Tot just quan la 2^a Divisió Inspectora de Ferrocarril havia formulat les seves objeccions al projecte tècnic de Rubió per al funicular Collbató—Montserrat, pel febrer de 1927, que obligaven a un seriós replantejament,⁴¹⁷ la Societat es va assabentar pel *Boletín Oficial de la Provincia de*

⁴¹³ Rubió descriuria la relació d'una altra manera. Veure nota 443 a la pàgina 215.

⁴¹⁴ *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 26 de març de 1926. FGC Fons FMGP [9008/01].

⁴¹⁵ «Durant el passat hivern, s'ha portat a terme una completa i radical reforma del Funicular de Montserrat a Sant Joan. D'aquesta manera la societat que l'explota vol correspondre dignament al creixent favor que li atorga el nombrós públic que visita el Reial Santuari de Montserrat [...] El nou funicular a Sant Joan Ha estat projectat i construït sota la direcció de l'enginyer director de la Societat d'FMGP don Montserrat Fenech Muñoz», *La Veu de Catalunya*, 20 de juny de 1926, p. 9.

⁴¹⁶ *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 27 de novembre de 1926. FGC Fons FMGP [9008/01]

⁴¹⁷ La divisió inspectora de ferrocarrils va exigir un important replantejament del projecte, que havia de modificar el detall dels accessos en l'edifici de l'estació d'enllaç amb el FFCC de Barcelona a Manresa; que s'hi afegís un baixador al marge dret del Llobregat per acollir el tràfic que vingués per carretera; la modificació de les rasants en l'encreuament amb la carretera; la substitució de viaductes per terraplens quan fos possible; una nova solució per al viaducte que creuava el Llobregat. Però les modificacions ja no les farien Villar-Rubió, sinó que FMGP executaria la clàusula per la qual descomptaria 10.000 pessetes en cas que hi hagués defectes en el projecte i va encarregar-les a Fenech. FGC Fons FMGP [9006/05]

Barcelona que Josep Marsans Claramunt havia sol·licitat la concessió d'un funicular aeri «que partiendo de la caseta de Vía y Obras de los Ferrocarriles Catalanes entre las estaciones de Monistrol y La Puda termine en las proximidades del monasterio de Montserrat».⁴¹⁸ Òbviament, Maristany, Rogent i els altres consellers devien pensar que els havien pres el número, per la qual cosa van decidir oposar-hi l'argument que Marsans, que el 1925 havia estat el motor de la transacció del projecte del funicular, no podia ara pretendre la concessió de l'aeri perquè el seu trajecte era plenament coincident amb el del projecte de funicular que els havia venut. Rogent va presentar un escrit d'oposició a la concessió a través de l'advocat madrileny José M. de Soroa que no els va servir de res.⁴¹⁹

i 420

FMGP devia jutjar que l'aposta de Marsans havia de comptar per força amb la connivència de l'abat Marcet, perquè les característiques del nou projecte demostraven que per a la construcció de l'Aeri calia la cessió de terrenys que es trobaven sota la tutela del monestir. Recordem que durant aquest període la Societat no havia aconseguit arrencar el permís dels Reverendos Padres per a la construcció d'un hotel amb capacitat per a mil hostes al voltant del Santuari⁴²¹ i que en la facturació del cremallera començava a notar-se l'erosió que li provocava el transport per carretera.^{422 i 423} Llavors, en aquells

⁴¹⁸ FGC Fons FMGP [9006/05]; El projecte el signava l'enginyer de camins, canals i ports, Ricardo López Molen. FGC Fons FMGP [4010/01]

⁴¹⁹ José Maria de Soroa Pineda, advocat a Madrid contractat per la Societat en defensa dels seus interessos. Era, a més, *Presidente del Consejo Superior Agronómico del Cuerpo Nacional de Ingenieros Agrónomos*. (Font: BOE)

⁴²⁰ Soroa li escriuria a Rogent que «cómo se trata de una línea aérea, aunque siga el trazado del Collbató – Montserrat, no creen en el negociado que pueda ser impugnada, a parte que el criterio del Ministro actual es de conceder cuantos se soliciten, aunque sean de igual clase y sigan igual trazado, si son sin garantías [...] El funicular aéreo del Sr. Marsans creo que no reúne buenas condiciones según me han dicho, y ya este Señor creo que solicitó otro que no prosperó». En: *Carta de José María de Soroa a Josep Rogent, de 28 de gener de 1927*. FGC Fons FMGP [4010/01].

⁴²¹ Rogent i Marcet havien negociat unes bases per a diferents concessions d'hotels i restaurants a Montserrat, a canvi de la modernització del cremallera. Quan semblava que l'afer era enllestit l'abat va canviar d'opinió i el 26 d'octubre de 1928 va suggerir Rogent que FMGP comprés la Colònia Puig per fer-hi els hotels i restaurants que ambicionava. De la Colònia Puig en tornarem a parlar més endavant. La correspondència creuada entre Rogent i Marcet, sobre l'afer, a: FGC Fons FMGP [7009/05]

⁴²² El fons documental conserva una còpia de les bases que l'abat Marcet devia rebutjar. FGC Fons FMGP [7009/05]. També, resulta interessant la correspondència de Josep Rogent i Joan Marcet, amb Lluís Figueras Dotti, per tal d'acordar unes tarifes comunes amb la *Compañía General de los Ferrocarriles Catalanes* (CGFC) i mirar d'oposar-se a la gran competència que els feia la concessió d'autocars directes des de Barcelona a la Colònia Puig. Font: *Correspondència de Josep Rogent amb Joan Marcet i Lluís Figueras Dotti, de juliol – agost de 1926*. FGC Fons FMGP [4009/01]

⁴²³ La carretera de Monistrol al monestir de Montserrat havia estat traspasada per Norte a la Diputació de Barcelona el 1915 i, aquesta, havia engegat un programa de millora que havia incrementat el trànsit, encara més.. El procediment de cessió es va veure enterbolit pel fet que no se sabia amb claredat a qui pertanyia el vial. *La Veu de Catalunya*, Núm. 5734. 27 d'abril de 1915, p. 3.

dies crítics en què es feia públic i notori l'allunyament dels interessos del Consell d'Administració d'FMGP de les posicions que defensava l'abat de Montserrat, els gestors de la Societat van prendre una decisió de gran transcendència: «suspender por ahora los estudios para la electrificación del cremallera de Monistrol a Montserrat y encargar al señor director don Montserrat Fenech que haga un nuevo proyecto del de Nuria, electrificado, formulando el correspondiente presupuesto».⁴²⁴

Mentre avançaven les gestions administratives del projecte de Núria el Consell d'Administració d'FMGP s'ocupava d'unes altres no menys importants. Pretenien lligar en curt el bisbe d'Urgell, Justí Guitart Vilardebó. No volien repetir l'experiència que la Societat vivia a Montserrat, on la competència comercial del conglomerat Marsans— Arnús Garí, presumptament atada per l'abat Marcet, amb LARSA en el rerefons, els havia situat en posició d'escac. Però tampoc a Núria res havia de ser fàcil per a l'acompliment dels objectius dels de Rogent. La campanya de Santiago Rubió Tudurí i Frederic Cusidó Poll en favor d'un funicular a Núria, que no se'ns hauria de fer estrany que en aquestes alçades s'hagués transformat en un aeri, va fer que la Societat redoblés la pressió sobre el bisbe Justí Guitart per obtenir d'ell un compromís.⁴²⁵ El compromís amb el prelat resultava imprescindible després que aquest havia aconseguit, per R.O. de 3 de maig de 1922, la cessió per part de l'Estat d'unes 60 ha que envoltaven el Santuari, els terrenys necessaris per a la transformació econòmica de la vall.

Sabem, per una carta del bisbe Guitart a Damià Mateu que aquest havia assistit en nom del prelat a una reunió, que havia tingut lloc el 7 de gener de 1927 a Barcelona, perquè els representants dels projectes del cremallera i del funicular arribessin a un acord. Com aclaria el bisbe a Mateu no era la primera reunió. Ell mateix havia assistit a unes

⁴²⁴ Fons FMGP [9006/05]; Les característiques tècniques del projecte d'electrificació de Montserrat, a: FGC Fons FMGP [7007/08] i [7009/05]. Pot semblar que el motiu de la retirada podria ser una suposada negativa a finançar l'electrificació amb diner públic. Montserrat Fenech havia telegrafiat a Antoni Gibert, a Madrid, el 26 d'abril de 1928: «Dime urgente si compañías no ingresadas estatuto pueden electrificar cuenta caja ferroviària», però és més que probable que la causa fos la negativa de Marcet a la demanda de construcció d'un gran hotel per a mil hostes a Montserrat que fes rendible la inversió. Font: *Telegrama...* FGC Fons FMGP [4010/01].

⁴²⁵ La proposta de Frederic Cusidó i Santiago Rubió i Tudurí, d'enllaçar el cim d'una muntanya amb la combinació de tramvia i funicular, no era nova a l'Estat espanyol. El 1922 s'havia concedit autorització per a l'establiment d'un tramvia elèctric, a l'Escorial, que havia de combinar amb un funicular a Fuente la Teja. Font: *Boletín Industrial, Órgano oficial de la asociación nacional de ingenieros Industriales. Año XLI. Núm. 6, 1922, 96.* En tot cas, el 1927, «por el Gobernador militar de esta plaza y provincia [Girona] se ha autorizado a los señores don Federico Cusidó, como concesionario, al ingeniero don Santiago Rubió, topógrafo don antonio Baixeras y ayudante don Ramón Calzada y don Adolfo Pujades, para efectuar estudios topográficos en el trazado del pueblo de Caralps al pie del monte Puigmal». *Diario de Gerona*, 18 de setembre de 1927, p. 6.

altres en què no es va assolir cap acord, per la qual cosa beneïa la decisió que havia pres de comminar ambdues parts a una reunió definitiva davant seu, és a dir, del bisbe, en què haurien d'aportar la documentació relativa als projectes i a la seva garantia.⁴²⁶ El 25 d'abril era Rogent qui escrivia a Guitart per assegurar-li que «malgrat tot lo que està fent i lo que fassi en lo successiu dit senyor [Rubió], la meua opinió es (salvo sempre la superior de V. Iltma.) de no donar una sola pesseta i anar endavant com si no passés res».⁴²⁷ El conseller delegat aprofitava la lletra, a més, per comunicar al bisbe l'estat dels treballs de replanteig que duia a terme l'equip d'enginyers de la Societat i que, aquests, li havien fet saber que Rubió i Cusidó escampaven per Ribes que aviat començarien els treballs del funicular.⁴²⁸ «Lo millor es deixar-los fer —proseguia Rogent— i ben aviat podrem veure si es fan treballs reals ó sols una especie de simulacre per veure si ens espantem i ens treuen unes pessetes».⁴²⁹ Seguidament, el dia 7 de juny el Consell d'Administració va ser notificat que els dies 28 i 29 de maig Rogent i Fenech s'havien desplaçat a la Seu d'Urgell i havien mantingut una reunió amb el bisbe Justí Guitart en la qual li havien presentat les bases d'un conveni mutu per a l'explotació de Núria.⁴³⁰ En la ja citada carta de Guitart a Mateu s'hi aclareix que en ocasió d'aquesta reunió, a més, va tenir lloc l'acarament entre ambdues proposicions, la del cremallera i la del funicular, en què

los Sres. Rogent y Fénech cumplieron perfectamente en breve plazo [...] los Sres. Rubió y Cusidó no se han dignado siquiera presentarme el texto de la concesión que invocan, a pesar del tono de indignación con que respondió el primero de ellos al decir yo incidentalmente que aquella concesión hasta el presente nadie la había visto. Mucho menos han presentado planos y presupuestos, ni cosa alguna que demuestre un propósito noble de llevar a cabo la obra.⁴³¹

El bisbe opinava que la tasca que feia Santiago Rubió era exclusivament d'oposició al cremallera, per la qual cosa, malgrat tot,

⁴²⁶ Correspondència de Justí Guitart amb Damià Mateu. El document és una còpia mecanografiada que Antoni Bataller fa arribar a Josep Rogent. *Correspondència...* FGC Fons FMGP [4010/05]

⁴²⁷ *Carta manuscrita de Josep Rogent a Justí Guitart, bisbe d'Urgell, de 25 d'abril de 1927.* FGC Fons FMGP [11003/08]

⁴²⁸ «Per aquí [Ribes] han anunciat amb molt bombo els Srs. Cusidó i Rubió que passat demà comensaran els treballs del Funicular». Font: *Correspondència de Josep Rogent a Antoni Bataller, de 24 de juliol de 1927.* FGC Fons FMGP [11003/08]

⁴²⁹ *Carta manuscrita de Josep Rogent a Justí Guitart, bisbe d'Urgell, de 25 d'abril de 1927.* FGC Fons FMGP [11003708]

⁴³⁰ *Llibre d'Actes del Consell d'Administració.* Sessió de 7 de juny de 1927. FGC Fons FMGP [9008/01]

⁴³¹ Correspondència de Justí Guitart amb Damià Mateu. El document és una còpia mecanografiada que Antoni Bataller fa arribar a Josep Rogent. Font: *Correspondència...* FGC Fons FMGP [4010/05]

nunca he querido comprometer el Santuario en la parte económica de los proyectos referidos (bien lo sabe el Sr. Rubió que reiteradamente lo ha pretendido); y que, deseoso de facilitar el acceso a aquel paraje, dije desde un principio que el Santuario prestaría su apoyo (no económico) al primero de los proyectos que pasara a vías de ejecución, no he podido menos de inclinarme a favor del Cremallera, conviniendo unas bases con la Sociedad de Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes. Al propio tiempo, y por las expresadas razones, me he desentendido por completo del Sr. Rubió, cuya actitud en este asunto considero indigna de su carrera, y no menos de quien tantas pruebas de consideración ha recibido de parte del Santuario.⁴³²

Els interessos del bisbe d'Urgell i els d'FMGP semblava que convergien. El fet va escenificar-se en la visita que Justí Guitart va realitzar el dia 11 de juny de 1927 a les oficines d'FMGP, per tal d'assistir al Consell d'Administració extraordinari que havia convocat el president Ramon Albó Martí, per acordar les bases del conveni entre el bisbe i la Societat.⁴³³ Amb tot, el bisbe va marxar de Barcelona sense haver signat i encara passarien alguns mesos abans que la signatura no tingués lloc. Mentrestant, la comunicació entre la Societat i el bisbe va prosseguir per tal d'assolir la comunió dels interessos econòmics, que Josep Rogent remarcava a mossèn Antoni Bataller, l'administrador de Núria, en una carta el 26 de juliol, quan li escrivia que

caldrà també que el Santuari sigui generós amb nosaltres en la qüestió dels terrenos, perquè pugui crearse a Núria una petita població que serà la salvaguarda del Santuari i donarà vida al carril, perquè com vaig dirli, dupto que el Santuari sol, per molts esforços que Vs. fassin, pugui donarli.⁴³⁴

Aquell estiu s'incorporarien al Consell d'Administració tres personatges en perfecta sintonia amb les noves aspiracions de la Societat: Damià Mateu i Bisa, Andreu

⁴³² Correspondència de Justí Guitart amb Damià Mateu. El document és una còpia mecanografiada que Antoni Bataller fa arribar a Josep Rogent. Sabem, a més, que a mitjans de juliol Santiago Rubió i Tudurí havia tramés un full a tot els bancs de Barcelona en què descrivia el seu parer en relació als ferrocarrils de cremallera, que jutjava desastrosa. Font: *Correspondència...* FGC Fons FMGP [4010/005]; Veure, també: *Carta de Josep Rogent Pedrosa a Montserrat Fenech Muñoz, de 15 de juliol de 1927*. FGC Fons FMGP [4010/01].

⁴³³ «En este momento penetró en el local el Iltrmo. Sr. Obispo que ocupó la presidencia dirigiéndole el Excmo. Señor Don Ramón Albó una cariñosa felicitación en nombre de toda la junta confiando que de la presente reunión saldría un acuerdo perfecto que permitiría que pronto fuera un hecho la construcción del Ferrocarril. El Ilmo. Señor Obispo contestó las frases del Señor Albó ofreciendo su concurso a la Sociedad haciendo constar que vería con profunda simpatía la construcción del Ferrocarril. Acto continuo se dio lectura a las bases de que se dio cuenta en la sesión anterior haciéndose observaciones acerca de las mismas por el Iltrmo. Señor Obispo y demás Señores presentes acordándose que por el Señor Consejero Delegado se hiciera una redacción definitiva en vista del resultado de la discusión remitiéndose un ejemplar al Iltrmo. Señor Obispo y dándole cuenta del otro a la Junta para la aprobación definitiva». Font: *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Acta de la sessió de 11 de juny de 1927. FGC Fons FMGP [9008/01]

⁴³⁴ *Correspondència entre Josep Rogent i Antoni Bataller, de 26 de juliol de 1927*. FGC Fons FMGP [11003/08]

Garriga i Bachs i Carles Sanllehí i Girona, Marquès de Caldes de Montbuí,⁴³⁵ en substitució de Joan Marcet Palet, que havia representat LARSA i que havia mort a principis d'any. FMGP enfortia el seu interès per Núria i s'allunyava de Montserrat (Taula 26).⁴³⁶

Taula 26. Composició del Consell d'Administració, el 23 de març de 1928.

President	Ramon Albó Martí
Vicepresident	Josep Balcells Vallbona
Consellers	Miquel Marcet Poal
	Manuel Rosés Ibbotson
	Pere Torra Closa
	Damià Mateu Bisa
	Andreu Garriga Bachs
	Carles Sanllehí Girona, marquès de Caldes de Montbuí
Conseller delegat	Josep Rogent Pedrosa
Secretari	Joan Rogent Massó

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [9008/01]

Però... i el conveni amb el bisbe? Sense hotel no hi ha tren

El conseller delegat va prosseguir amb la missió d'assolir un conveni amb el bisbe d'Urgell que facilités no només la construcció del ferrocarril, sinó que contribuís a proporcionar els desitjats interessos econòmics a la Societat, després del fracàs a Montserrat on Marcet se'ls havia mostrat inflexible. La signatura del conveni era una condició sense la qual no començarien les obres del ferrocarril, cosa que Rogent li manifestava francament a Guitart tot just després de l'atorgament de la concessió administrativa el 5 de desembre de 1927.⁴³⁷ L'objectiu d'FMGP consistia que a Núria hi

⁴³⁵ Carles Sanllehí i Girona, Marquès de Caldes (Barcelona, 1882 – 1973). En la línia que ha explicat Joaquim M Puigvert, de la pràctica arquitectònica diocesana com a catapulta per a nous i lucratiu encàrrecs particulars als arquitectes, resulta eloqüent el fet que l'arquitecte diocesà del bisbat d'Urgell, Josep Danés, projectista del Santuari de Núria, el 1928 passés a rebre substanciosos encàrrecs de Carles Sanllehí, en forma de projectes de cases de renda a la ciutat de Barcelona. Conseqüència, per tant, de la relació del bisbe Justí Guitart amb FMGP i amb els seus directius. Per a Josep Danés i la seva obra, veure: PUIGVERT SOLÀ, J. M. (2008). *Josep Danés i Torras. Noucentisme i regionalisme arquitectònics*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat.

⁴³⁶ *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Acta de la junta de 14 de juliol de 1927. FGC Fons FMGP [9008/01]

⁴³⁷ «Donada conte de la Reial Orde de concessió, que va publicar-se en la Gaceta del 5, vam acordar procedir desseguida a la construcció del carril, prèvia aprovació de les bases am V.I. per deixar ben establertes les relacions entre el Santuari i la Societat». Font: *Correspondència entre Josep Rogent i Justí Guitart, bisbe d'Urgell, de 13 de desembre de 1927*. FGC Fons FMGP [4009/02]

haguessin estatges suficients i en condicions perquè, com li escrivia Rogent a Guitart, «en cas contrari el fracàs serà segur».⁴³⁸

No es tractava pas d'una condició capriciosa. Entre els que llavors es dedicaven als negocis turístics —i Josep Rogent era un home de gran experiència en aquest àmbit— existia la creença ferma que un dels factors determinants en l'èxit d'una destinació consistia en què disposés d'una plataforma hotelera de qualitat i en quantitat suficient. Ho hem argumentat quan hem parlat del turisme i de la clientela d'FMGP. Tanmateix, quina era la quantitat suficient i què entenien per un hostatge de qualitat van ser qüestions que s'aclaririen en la correspondència que Josep Rogent i el bisbe Justí Guitart van mantenir sobre aquest afer fins a resolució positiva del conveni, el 23 de maig de 1928. Unes condicions que tornaven a posar sobre la taula les grans dificultats del catolicisme social per compaginar els interessos, d'oci o negoci, promoguts pels seglars, dels que desconfiava la clerecia que encara perseguia l'exclusivitat en el negoci de les peregrinacions religioses.

El 13 de desembre de 1927 Rogent va trametre al bisbe Guitart una primera versió del conveni que contenia quinze punts i una base addicional. En elles s'hi destil·laven els interessos econòmics de la Societat a través d'unes bases que obrien el Santuari als aprofitaments turístics que hom podia trobar en qualsevol estació alpina a la moda, amb atraccions, distraccions i, naturalment, un hotel de muntanya. Les bases feien, també, preciosos equilibris per satisfer la condició religiosa del lloc. Per facilitar l'enteniment FMGP s'oferia a finançar les obres de construcció del Santuari que havien quedat pràcticament aturades per falta de diners passat l'estiu de 1924.

Una primera i ràpida resposta del bisbe, datada el 22 de desembre, aclaria que «he repassat les bases que V. [Rogent] envià i em van bastant bé. Convindria aclarir o retocar alguna cosa, però espero que ens entendrem fàcilment».⁴³⁹ El que convenia aclarir era un escull que no era menor i que tenia a veure amb l'expedient d'ocupació de la vall que, argumentava Guitart,

va fer-se [la Reial Ordre de 3 de maig de 1922] directament per aquest objecte, com vaig dirli de paraula al mateix Ministre de Foment, per evitar que allà es construeixin

⁴³⁸ *Ibid.*

⁴³⁹ *Correspondència entre Josep Rogent i el bisbe d'Urgell, Justí Guitart, de 22 de desembre 1927.* FGC Fons FMGP [4009/02]

hotels y altres coses que vinguin a desnaturalisar el caràcter del lloch, comprendrà V. que haig de pensar'hi un bon xich en firmar de primer entuvi.⁴⁴⁰

Una desnaturalització que per al bisbe no era una qüestió d'índole paisatgística, sinó moral. Rogent no només comprenia el prelat sinó que compartia la seva posició i pretenia erigir FMGP en la salvaguarda dels valors cristians de Núria, perquè com li havia advertit en una llarga carta prèvia,

si nosaltres no fem l'hotel no dupti V. Ilma. que al Santuari se situarà una Colonia Puig, com ha passat a Montserrat, i la gent estaran completament divorciats del Santuari.⁴⁴¹

El conseller delegat, a més, assegurava que el bisbe no havia de témer la competència —l'exclusivitat del negoci era un altre dels motius que s'amagava al darrere de les condicions establertes per la R.O. de 3 de maig de 1922— perquè

l'hotel que fes la Societat no treurà cap hoste a l'hospederia del Santuari i al contrari, portarà a Núria una nova clientela que si no es fa l'hotel no hi anirà i aquesta clientela rica es la que donarà majors recursos al Santuari [...] Sobretot, després de la Guerra, la gent té més exigència que avans i estan acostumats a un confort i refinaments que el Santuari amb la major bona voluntat per part de tots no podrà mai proporcionarlis [...] per això si no es fan hotels a Núria l'obra quedaria manca i es repetiria el cas de Montserrat en que el Cremallera va pasar mes de deu anys sense repartir un cèntim.⁴⁴²

⁴⁴⁰ *Correspondència entre Josep Rogent i el bisbe d'Urgell, Justí Guitart, de 25 de febrer de 1928.* FGC Fons FMGP [4009/02]; Acte de presa de possessió dels terrenys cedits al bisbe d'Urgell segons R.O. de 3 de maig de 1922, que va tenir lloc a Núria el 13 d'agost de 1923, en la qual hi van participar Justí Guitart, bisbe d'Urgell; Josep M. Fenech, Enginyer en Cap accidental de Monts; l'alcalde de Queralbs, Jaume Constans; el Secretari de l'Ajuntament, Joan Morer; l'arquitecte del Santuari, Josep Danés; l'Administrador del Santuari, Antoni Bataller i el peó guarda de Monts, Francesc Coma. Font: *Plànol dels terrenys entregats al Bisbe d'Urgell a la muntanya d'Estremera (Queralbs) per a l'ampliació del Santuari de Nostra Senyora de Núria segons l'acta d'entrega del 13 d'agost de 1923. Setembre de 1923.* FGC Fons FMGP [5010/03]; Cal notar que el secretari municipal Joan Morer Pellicer acabaria a la presó pocs mesos després (de la qual sortiria amb fiança de 25.000 ptes. pagada per l'exdiputat de La Lliga Eusebi Bertrand Serra) i seria inhabilitat de la seva professió de mestre, en unes circumstàncies que no hem pogut aclarir, perquè l'expedient del procés no s'ha conservat, però que la premsa va atribuir a una campanya dels seus adversaris polítics, òbviament, favorables a la dictadura de Primo de Rivera. Font: *La Veu de Catalunya*, 26 de febrer de 1925, p. 5.

⁴⁴¹ Sense cap dubte Rogent volia recordar a Guitart l'afer que havia tingut lloc a Montserrat el 1915 quan Marcet havia modificat les condicions d'estatge al Monestir. De resultes, «l'insuffisance de logements au Couvent se fait toujours sentir et a été rendue encore plus sensible l'an dernier ensuite de la mesure prise par le Père chargé de ce service, consistant à tolérer, contrairement aux usages les plus anciens, que les visiteurs puissent faire à Montserrat un séjour d'une durée illimitée. En attendant l'augmentation des installations à Montserrat, qui paraît renvoyée à des temps meilleurs, nous pouvons constater que les Colonies Puig et l'Hôtel Monet, deux établissements situés sur la route de Montserrat à 2 k. du monastère, prennent de l'importance et peuvent recevoir actuellement 200 personnes. Un service d'automobiles les relie à notre gare terminus.» *XXV^m Rapport du conseil d'administration et bilan. 31 décembre 1915.* FGC Fons FMGP [15006/01]

⁴⁴² *Correspondència entre Josep Rogent i el bisbe d'Urgell, Justí Guitart, de 22 de gener de 1928.* FGC Fons FMGP [4009/02]

El contingut de la carta demostra que Rogent coneixia bé el fet que l'amalgama de romeus i turistes havia evolucionat fortament després de la I Guerra Mundial, fins al punt de presentar-se com una difícil digestió per als interessos morals del bisbe. Tanmateix, Guitart, conscient que no podien encallar i que sense hotel no hi hauria tren, proposava una nova redacció per a la Base V. El text alternatiu deia el següent:

Si con el tiempo la Sociedad considera necesaria la construcción de un hotel, para el mejor servicio del público y sin perjuicio de las hospederías del Santuario, el Ilmo. Señor Obispo de Urgel no se opondrá a que se construya dentro de la zona determinada en virtud de la citada Real Orden; a condición de que diste por lo menos trescientos metros del actual Santuario, y en ningún tiempo se establezcan en dicho hotel, o dependencias, diversiones que pugnen con los preceptos de nuestra Santa Religión.⁴⁴³

La resposta de Rogent revelava fins a quin punt, en aquells dies, ningú no volia trencar l'equilibri aconseguit en la correlació de forces i, per aquest motiu, li escrivia al bisbe que «am [sic] la modificació que proposa V. Ilma. la base quedarà millor redactada per a la Societat, doncs com vinc repetint desde el primer dia la cuestió de [l'ampliació a 2.000 hostes de] l'hostatgeria á Nuria es de vida o mort per al carril».⁴⁴⁴

Quan la qüestió cabdal semblava encarrilada, es van polir els detalls que feien nosa de les altres bases contingudes en la proposta de conveni. En la base VI, que feia referència a la hipoteca sobre el Santuari amb motiu del préstec de 500.000 pessetes que la Societat havia previst fer al bisbe per a la continuació de les obres de construcció del projecte de l'arquitecte de la diòcesi d'Urgell, Josep Danés Torras, es va decidir de suprimir-la, tot i que, «tractantse d'un emprèstit que la Societat deu garantir amb hipoteca fora just que el Santuari presti també hipoteca». Les bases VI i VII quedarien modificades amb el resultat de les converses que l'enginyer en cap de l'explotació d'FMGP, Montserrat Fenech, havia de mantenir amb l'arquitecte Danés sobre les característiques i

⁴⁴³ *Correspondència entre Josep Rogent i el bisbe d'Urgell, Justí Guitart, de 22 de febrer de 1928.* FGC Fons FMGP [4009/02]

⁴⁴⁴ *Correspondència entre Josep Rogent i el bisbe d'Urgell, Justí Guitart, de 31 de gener de 1928.* FGC Fons FMGP [4009/02]

condicions de l'ampliació de l'hostatgeria del Santuari.⁴⁴⁵ Finalment, decidien també la supressió de la base XV⁴⁴⁶.

Però Santiago Rubió Tudurí havia engegat una campanya contra el cremallera que enterbolia el camí. Rubió no només s'havia adreçat al bisbe, sinó que havia publicat un article a la revista *Ciència*⁴⁴⁷ en contra del cremallera i havia escrit als consellers d'FMGP per advertir-los del mal negoci que ell considerava que anaven a fer. Rogent li ho confessava a Guitart:

La campanya de Rubió va prenent un caire bastant lleig [...] els consellers que per lo vist han semblat al Sr. Rubió uns entusiastes del carril i V. Ilma. sab bé que la por de perdre els diners sol ser una de les pors més efectives.⁴⁴⁸

Per sortir de l'atzucac Rogent tornava a escriure al bisbe per comunicar-li que «les coses van mes depresa de lo que esperàvem [...] hem arribat a un acord amb els banquers i a mitjans del mes vinent podrem fer l'emissió, ajudant Deu». Al mateix temps que li advertia que la firma de l'escriptura pública del conveni havia de fer-se sí o sí abans de l'emissió i que «el carril de Nuria es ara o mai i convé aprofitar unes circumstancies que

⁴⁴⁵ Les condicions es resumeixen en una altra carta: «Ara que veiem el plan del Sr. Danés degudament desenrotllat es veu que va ser fet no pensant amb el carril i a les hores estava bé pero ara una capacitat de 1250 persones es notoriament insuficient. Penso que no es smniar preveure peregrinacions de dos mil i més persones a Nuria i es fácil, además, que en diez de grans festivitats durant el bon temps es reuneixin allí aglomeracions considerables. Per aixó considero que la capacitat mínima del Santuari ha de ser al menys de dos mil persones allotjades comodament, que es la capacitat actual de Montserrat i resulta notoriament insuficient. Li acompaño com adició lo convingut pels Srs. Fenech i Danés una base referent a la construcció de dos pabellons capassos per quatrecentes persones cada un». Font: *Correspondència entre Josep Rogent i el bisbe d'Urgell, Justí Guitart, de 14 de març de 1928*. FGC Fons FMGP [4009/02]

⁴⁴⁶ *Correspondència entre Josep Rogent i el bisbe d'Urgell, Justí Guitart, de 22 de gener de 1928*. FGC Fons FMGP [4009/02]

⁴⁴⁷ RUBIÓ I TUDURÍ, S. (1927). «Ferrocarri de muntanya», *Ciència, Revista Catalana de Ciencia i Tecnologia*, p. 458-480.

⁴⁴⁸ *Correspondència entre Josep Rogent i el bisbe d'Urgell, Justí Guitart, de 31 de gener de 1928*. FGC Fons FMGP [4009/02]; Rubió havia escrit el 25 de gener a Josep Balcells afirmant que «[...] el funicular el faré (s.D.V.) amb els amics que tinc reunits els quals estan decidits a anar endavant encara que vostès cometessin l'imprudència de començar i no esperin ara de cap manera que jo apeli l'idea d'una venda que, en favor de vostès i contra els meus propis interessos, vaig sostenir en el cas del funicular de Montserrat – Collbató. La conseqüència d'aquell favor ha estat que vostès es llicencessin a fer-me la competència en aquest altre cas. Ara, com bon gat escalivat, fujo de tota solució que no sigui fer el funicular aeri, però això no vol dir que la bona amistat que tinc amb vostè no m'obligui a tenir-lo al corrent dels meus propòsits i a ensenyar-li els punts flacs del projecte de cremallera, solució avui abandonada per tothom pel molt parentiu que té amb un servei de tartanes. Espero que no veurà en les meves paraules més que el desig de fer-los-hi veure el perill que té ficar-se en projectes que no tenen més base que la purament sentimental que's deriva del bon desig de vostès de fer una obra en benefici del turisme a la nostra terra» Font: *Carta que Santiago Rubió i Tudurí adreça a Josep Balcells Vallbona, vicepresident d'FMGP, de 25 de gener de 1928*. FGC Fons FMGP [4010/05]

es difícil que tornin a presentar-se».⁴⁴⁹ Per redoblar la pressió sobre el bisbe, que no havia respost la darrera carta, el conseller delegat escrivia a mossèn Antoni Bataller, administrador de Nuria, per comunicar-li que els bancs havien fixat la data d'emissió, però que era imprescindible la signatura prèvia del conveni. Li reconeixia, més endavant, que «puc dir-li am reserves que tenim tots els diners per fer el carril i poder ajudar á Vs. fent de Nuria lo que tots nosaltres desitjem fa molts anys».⁴⁵⁰ En una nova lletra al bisbe, el conseller delegat li agraiïa que accedís a la signatura del conveni, «doncs no es possible que la Societat es llensi á gastarse la millonada que costarà el carril sense tenir les coses ben lligades á més de que crec fermament que les bases beneficien molt i molt al Santuari»⁴⁵¹. Cinc dies més tard li confessava que Damià Mateu i Josep Balcells «estan molt penetrats d'un gran esperit de concòrdia i no dupto que arribaran fàcilment a un acord»⁴⁵², és a dir, que encara existien algunes tibantors entre els consellers d'FMGP al voltant de la redacció de les bases, que caldria polir en el moment d'escripturar davant el notari. Ho confirmava la resposta del bisbe: «li retorno les minutes ab lleugeríssims retochs. Si convé podem tornar-ne a parlar avans de la firma, però pot posarse en net, deixant els espays menester per escriure en el acte lo que s'acordi».⁴⁵³ Encara el 5 de maig, Rogent hi tornava per requerir-lo a Barcelona i procedir a la signatura: «suposo que tindrem á V. I. aquí am relativa calma perquè voldria que es vegés am els consellers i lligar tots els punts», i li afegia, optimista, que «la demanda de títols és tan enorme que ja no se'n troba un per vendre [...] El Banc de Catalunya i el Colonial, l'Urquijo i en Soler

⁴⁴⁹ *Correspondència entre Josep Rogent i el bisbe d'Urgell, Justí Guitart (sense data)*. FGC Fons FMGP [4009/02]

⁴⁵⁰ Escrivia Rogent que «tinc la satisfacció de dirli que després de molt laborioses gestions hem arribat a un complet acord amb els bancs i s'ha fixat l'emissió [...] per a la segona quinzena de maig [...] es precis avans de l'emissió firmar les bases amb el Sr. Bisbe doncs es [il·legible] que tot l'assumpte es basa en l'acord i el contracte firmat amb el Santuari.» En: *Correspondència entre Josep Rogent i l'administrador de Nuria, mossèn Antoni Bataller, de 21 d'abril de 1928*. FGC Fons FMGP [4009/02]; La resposta de mossèn Bataller no es va fer esperar, i va escriure a Rogent per donar-li «les meves expressives gràcies per les bones noves referents al ferrocarril Ribes – Nuria. Que la Ilma. Verge li dongue un gros premi en aquesta i a l'altra vida, car em sembla que el te ben merescut. Ja se que tot seguit li contestarà el Sr. Bisbe». Font: *Correspondència entre Josep Rogent i l'administrador de Nuria, mossèn Antoni Bataller, de 27 d'abril de 1928*. FGC Fons FMGP [4009/02].

⁴⁵¹ *Correspondència entre Josep Rogent i el bisbe d'Urgell, Justí Guitart, de 21 d'abril de 1928*. FGC Fons FMGP [4009/02]

⁴⁵² *Correspondència entre Josep Rogent i el bisbe d'Urgell, Justí Guitart, de 26 d'abril de 1928*. FGC Fons FMGP [4009/02]

⁴⁵³ *Correspondència entre Josep Rogent i el bisbe d'Urgell, Justí Guitart, de 3 de maig de 1928*. FGC Fons FMGP [4009/02]

i Torra que son els que han assegurat l'emissió ho tenen tot depositat i és un cas sense precedents ¡Visca Nuria!»⁴⁵⁴.

L'existència mateixa del conveni i les formes en què es va gestar i concretar ens obliguen a reflexionar-hi. Francament, som del parer que la posició de Núria era feble, entesa la feblesa de la relació entre les expectatives que s'hi dipositaven i les possibilitats del gestor del lloc, el bisbat d'Urgell, per assolir-les. Montserrat segueix essent, en aquest punt, el nostre mirall. L'existència d'una comunitat monàstica sembla ser el factor diferencial entre un lloc i l'altre.⁴⁵⁵ A Montserrat la comunitat monàstica va ser capaç de fer-se càrrec de la conceptualització i gestió del desenvolupament del doble negoci, el moral i el turístic, com havien fet altres comunitats monàstiques, algunes, amb un èxit singular —el cas més conegut a Catalunya va ser, potser, el de Saint Pierre de la Chartreuse⁴⁵⁶— pel fet que constituïa el seu principal afer terrenal. Hem explicat anteriorment la capacitat de Montserrat per fer-se amb el control dels negocis de la muntanya i la manera en què va evolucionar el procés, primer, amb el suport necessari de tercers com CAFA i FMGP, i finalment amb plena autonomia de decisió, a través de LARSA. Contràriament, Núria era un maldecap entre els molts que assetjaven la testa dels bisbes d'Urgell que, especialment en aquests anys, com ens fa saber Francesc Badia, que ha estudiat el temps del bisbe Justí Guitart, consistien en les estretors econòmiques de la diòcesi, la difícil relació amb les autoritats dictatorials espanyoles o el projecte d'electrificació d'Andorra.⁴⁵⁷ En un escenari semblant, la promoció turística de Núria no només exigia la col·laboració d'uns agents aliens al bisbat, sinó també l'acceptació de les condicions que aquests li volguessin imposar.

⁴⁵⁴ (La carta du la data de 5 de maig de 1927, però indubtablement és de 1928). *Correspondència entre Josep Rogent i el bisbe d'Urgell, Justí Guitart, de 5 de maig de 1928*. FGC Fons FMGP [4009/02].

⁴⁵⁵ Aquest raonament el devem a Joaquim M. Puigvert i Solà.

⁴⁵⁶ Els monjos cartoixans de Saint Pierre de la Chartreuse havien assolit un succés internacional —econòmic i social— amb l'explotació turística del seu santuari, a la Savòia francesa, una iniciativa que havien promogut conjuntament amb la Société d'Initiative de Grenoble. Amb l'expulsió de les ordres religioses que va dictar el govern francès el 1904 els cartoixans de Saint Pierre van perdre el control del lloc i del negoci i van establir-se a Tarragona. El fet havia de ser ben conegut a Catalunya, perquè la premsa de Barcelona se'n va fer ressò a bastament.

⁴⁵⁷ BADIA BATALLA, F. (2007). *El copríncep Mons. Justí Guitart i el seu temps (1920 -1940)*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat.

L'ampliació de capital de 1928

Mentre Rogent convencia el bisbe d'Urgell, Justí Guitart, per acordar unes bases del conveni beneficioses per a ambdues parts⁴⁵⁸ la Societat preparava els instruments financers que havien de permetre-li d'engegar tots els projectes que tenia en cartera, a Montserrat i a Núria.⁴⁵⁹ El pressupost estimat per als projectes, «contando una prudente partida para imprevistos», ascendia a 12 milions de pessetes, que el conseller delegat proposava que s'obtinguessin per la via de l'ampliació de capital, és a dir, a través de l'emissió d'accions, «abandonando por ahora el sistema de obtener recursos por medio de la emisión de obligaciones».⁴⁶⁰ Per tant, es proposava i així es va acordar, l'ampliació de capital de la Societat, que passaria de dos a catorze milions de pessetes, amb un volum de 28.000 accions en circulació, de 500 pessetes cadascuna. D'altra banda, es proposava i també es va acordar, la modificació de l'objecte de la Societat que es consignava als Estatuts, en què s'ampliava l'enunciat original —«El objeto de la Sociedad será la construcción y explotación del ferrocarril de Monistrol a Montserrat con todas las prolongaciones y desarrollos de que sea susceptible»— amb l'afegit de «la construcción y explotación de cualesquiera otros ferrocarriles de montaña o de negocios relacionados con las líneas que se construyan o exploten»,⁴⁶¹ amb la qual cosa s'obrien la pròpia porta a la desitjada explotació turística de Núria (Taula 27).

Una vegada Josep Rogent va haver exposat el pla econòmic de creixement, Damià Mateu Bisa va intervenir per afirmar que «le parecía acertada la ampliación de capital

⁴⁵⁸ «El Señor Rogent ha manifestado que dispuesta la Sociedad segon parece a construir el Ferrocarril de Ribas del Fresser a Nuria cuya concesión ha sido otorgada por Real orden de diez y siete de noviembre de mil novecientos veinte y siete ratificada por Real Decreto de diez de febrero de este año [1928] conviene que antes de llevarse a cabo las obras pueda formalizarse la oportuna escritura pública en que se haga constar la autorización o concesión por parte del Ilustrísimo Señor Obispo de Urgel, del derecho de ocupar esta Sociedad los terrenos próximos al Santuario de Nuestra Señora de Nuria que se necesitan para dicho ferrocarril, y pueda otorgarse también otra escritura pública con el objeto de formalizar el convenio cuyo proyecto conocen ya los Señores Consejeros sobre la reforma y ampliación de los edificios adyacentes al mencionado Santuario y construcción de otros Nuevos para que pueda hospedarse en aquel Santuario el crecido número de personas que indudablemente ha de acudir a él cuando pueda utilizarse dicho ferrocarril». Font: *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Acta del Consell de 19 d'abril de 1928. FGC Fons FMGP [9008/01].

⁴⁵⁹ Com li expressava Antoni Bataller, administrador del Santuari de Montserrat, a Josep Rogent, «crec per lo que he pogut veure i sentir, que'l públic espera amb gust i confiança i fins amb seguretat l'emissió de títols nuriencs d'eixa acreditada Societat i no dubto que assolirà un èxit falaguer.» En: *Correspondència entre Josep Rogent i Antoni Bataller, administrador del Santuari de Núria, de 5 d'octubre de 1927*. FGC Fons FMGP [11003/08]

⁴⁶⁰ *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Acta del Consell de 19 d'abril de 1928. FGC Fons FMGP [9008/01]

⁴⁶¹ *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Acta del Consell de 19 d'abril de 1928. FGC Fons FMGP [9008/01]

para llevar a cabo las obras que la Sociedad tenía en proyecto prescindiendo de emitir nuevas obligaciones abundando en igual criterio los otros Señores Vocales». ⁴⁶² Una operació que Rogent havia previst de dur a terme a través del Banc de Catalunya i dels seus associats, ⁴⁶³ la qual cosa va fer dir novament a Damià Mateu, que «conceptuaba beneficiosa para la Sociedad la operación convenida en principio con el Banco de Cataluña, y que a su entender debía aprobarse. Análogas manifestaciones hicieron los demás presentes». ⁴⁶⁴ El Consell va decidir, finalment, tirar endavant amb les gestions i que Josep Balcells Vallbona i Damià Mateu Bisa recolzarien Josep Rogent en els procediments necessàries per a la realització de l'ampliació de capital (Taula 28).

Taula 27. Càlcul d'ingressos i despeses del futur ferrocarril de Núria, presentada per Josep Rogent al Consell d'Administració (març de 1928).

60.000 viatgers a 12 pessetes anada i tornada	720.000 ptes.
10.000 viatgers a 10 pessetes anada i tornada	100.000 ptes.
Mercaderies	45.000 ptes.
Altres ingressos	15.000 ptes.
TOTAL	880.000 ptes.
Despeses d'exploració	300.000 ptes.
Benefici brut	580.000 ptes.

FGC Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [11003/08]

Taula 28. Composició del Consell d'Administració i la relació amb entitats financeres, el 4 de juny de 1928.

Càrrec	Nom	Vinculacions conegudes
President	Ramon Albó Martí	Banc de Catalunya; Caixa de Pensions
Vicepresident	Josep Balcells Vallbona	(¿?)
Vocals	Miquel Marcet Poal	LARSA; Banca Marcet
	Manuel Rosés Ibbotson	Banca Rosés
	Pere Torra Closa	Banca Soler Torra Germans
	Damià Mateu Bisa	Banco Urquijo Catalán
	Andreu Garriga Bachs	Banc Comercial (¿?)
	Carles Sanllehí Girona	Banc Hispano Colonial (¿?)
	Eduard Recasens Mercadé	Banc de Catalunya
Conseller delegat	Josep Rogent Pedrosa	Caixa de Pensions

Font: Elaboració pròpia a partir d'hemeroteques digitals

⁴⁶² *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Acta del Consell de 19 d'abril de 1928. FGC Fons FMGP [9008/01]

⁴⁶³ «Añadió el Consejero Delegado que en las gestiones que había llevado a cabo para obener las condiciones expuestas había contado siempre con el decidido apoyo del Presidente habiendo hecho constar el deseo de la Sociedad que la operación la llevase a cabo el Banco de Cataluña con el concurso de del Banco Urquijo Catalán, de la casa Soler Torra Hermanos y Rosés y Compañía». Naturalment, totes aquestes entitats tenien un representant en el Consell d'Administració d'FMGP. Font: *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Acta del Consell de 19 d'abril de 1928. FGC Fons FMGP [9008/01]

⁴⁶⁴ *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Acta del Consell de 19 d'abril de 1928. FGC Fons FMGP [9008/01]

Per assegurar l'èxit de l'emissió el Banc de Catalunya proposava a la Societat que proporcionés un dividend a les accions durant el temps de durada de les obres de Núria, que estimava que seria de dos anys, fonamentat en les recaptacions esperades a Montserrat.⁴⁶⁵ Per a les accions noves el banc proposava fixar un dividend de deu pessetes per a l'exercici de 1928 i de vint per al de 1929. Considerava, a més, que calia tenir en compte que «el estado actual de la Sociedad y los proyectos que iban a desarrollarla se debían a los accionistas actuales, por lo que entendía que se les debía una compensación».⁴⁶⁶ Encara, per fer més atractiva l'emissió, el banc va afegir l'emissió de deu mil cèdules beneficiàries a les quals no se'ls va fixar valor. Es tractava d'una opció que ens recorda vivament la que els gestors suïssos de la Societat havien proposat el 1894 per evitar la suspensió de pagaments, i que llavors havia estat descartada perquè el mercat borsari espanyol no estava avesat a l'instrument.

Taula 29. Accions presents i representades en la Junta General Extraordinària de 7 de maig de 1928.

Ramon Albó Martí	1.000
Josep Balcells Vallbona	715
Miquel Marcet Poal	427
Manuel Rosés Ibbotson	377
Pere Torra Closa	200
Damià Mateu Bisa	200
Carles Sanllehí Girona	200
Josep Rogent Pedrosa	777
Joaquim Uriach	100 (representades per Rogent)
Srs. Ollé	600 (representades per Rogent)
Dominga Perés Paque (Vídua d'Elies Rogent Massó)	120 (representades per Rogent)
Srs. Torrent	120 (representades per Rogent)
Andreu Garriga Bachs	200 (representades per Balcells)
<i>Total presents</i>	3.896 accions
<i>Total representades</i>	1.105 accions

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [9007/01]

El president d'FMGP, Ramon Albó, al fil del criteri del banc, va proposar la celebració d'una Junta Extraordinària d'Accionistes per aprovar les condicions. Albó proposaria el bescanvi d'accions velles per noves, a raó d'una de nova per cada vint d'antigues. Una operació en què, naturalment, els membres del Consell d'Administració

⁴⁶⁵ Com es veurà més endavant, aquesta estratègia d'esquer per a l'accionista resultarà molt perjudicial per a la Societat quan les obres de construcció del cremallera de Núria posaran en la màxima tensió la tresoreria de l'entitat.

⁴⁶⁶ *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Acta del Consell de 5 de maig de 1928. FGC Fons FMGP [9008/01]

resultaven ser els mes grans beneficiaris (Taula 29). El dia de l'emissió de les accions *La Vanguardia* publicava un anunci per donar-la a conèixer en què es revestia la Societat de grans expectatives:

Con sus explotaciones actuales ha repartido durante el último quinquenio dividendos anuales de 6,50% libres de impuestos y el Consejo de Administración ha estudiado bajo la mejor garantía los beneficios normales de las explotaciones en Montserrat, que junto con los recursos regulares de la Sociedad, permiten asegurar al accionista el Reparto de un dividendo anual del 4% (CUATRO POR CIENTO), para durante el período de construcción que se prevé en dos años, pasados los cuales se obtendrán los resultados ilimitados de la explotación general.⁴⁶⁷

L'ampliació de capital va ser aprovada pels accionistes en la Junta General Extraordinària (Taula 30) i va precedir l'emissió de les accions, que va tenir lloc el 20 de maig de 1928. La secció de borsa de *La Publicitat* s'encarregava de consolidar la fama de la Societat en una nota en què expressava que

les accions de Ferrocarrils de Muntanya a Grans Pendants (Montserrat – Núria), que el seny racial ha posat a lloc, com a cosa estimada, de la mala folia d'especulació de la Borsa contemporània, netejantse del punt d'inquietud i audàcia que les havia arrabassades, han passat serenament a 103 —i vora 103— amb lentes i segures possibilitats de millora.⁴⁶⁸

El Banc de Catalunya va veure recompensades les gestions amb l'ingrés en el Consell d'Administració d'FMGP de l'home fort del banc, Eduard Recasens i Mercadé.⁴⁶⁹ Amb el capital a la butxaca, la construcció de la línia de Núria ja podia començar. La benedicció de les obres va tenir lloc a Ribes de Freser el 25 de maig de 1928

Taula 30. Situació financera, prèvia a l'emissió de maig de 1928.

Situació financera abans de l'ampliació de capital				
Capital Social d'FMGP	2.000.000 ptes.		8.000 accions	250 ptes. acció
Obligacions hipotecàries				
Emissió de 1925	2.500.000 ptes.	1929-1974	5.000/6%	500 ptes. ob.
Emissió de 1923	2.500.000 ptes.	1923-1968	5.000/6%	500 ptes. ob.
Emissió de 1892		1892-1958	5%	

⁴⁶⁷ L'anunci especificava les explotacions i les concessions que la Societat tenia a Montserrat (Cremallera de Monistrol a Montserrat; Funicular de Sant Joan; Funicular a la Cova, en tramitació; Funicular Collbató – Montserrat, en tramitació) i a Núria (Ferrocarril elèctric de Ribes a Queralbs i a Núria, concedit; Funiculars a la Vall de Núria, en projecte; Hotel – Restaurant a Núria, en projecte; Xalets per a entitats excursionistes; “Proyectos en el Valle”). *La Vanguardia Española*, 20 de maig de 1928, p. 4.

⁴⁶⁸ *La Publicitat*, 17 de juny de 1928, p. 2. En el moment de valorar la informació no es pot passar per alt que en aquest diari hi tenien interessos els Rogent.

⁴⁶⁹ Eduard Recasens i Mercadé va incorporar-se al Consell d'Administració el 4 de juny de 1928..

En cartera

780 accions	195.000 ptes.
1.800 obligacions de 1923 i 1925	900.000 ptes.
400 obligacions de 1892	100.000 ptes.

Situació financera després de l'ampliació de capital

Capital social	14.000.000 ptes.	28.000 accions	500 ptes. acció
----------------	------------------	----------------	-----------------

Obligacions hipotecàries

Emissió de 1925	2.500.000 ptes.	1929-1974	5.000/6%	500 ptes. ob.
Emissió de 1923	2.500.000 ptes.	1923-1968	5.000/6%	500 ptes. ob.
Emissió de 1892		1892-1958	5%	

Inversions que es preveia dur a terme

Funicular a la Cova de Montserrat	500.000 ptes.
Ferrocarril elèctric de Ribes a Núria	8.500.000 ptes.
Despeses d'ampliació de capital i col·locació de títols	800.000 ptes.
Premi als antics accionistes	200.000 ptes.
Electrificació del cremallera de Montserrat	2.000.000 ptes.
Total	12.000.000 ptes.

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP

2. De dret a l'estimball (1928-1936)

En els mesos que separen la primavera del 1928, quan es va aprovar l'ampliació de capital amb la finalitat de dur a terme els projectes previstos, de l'estiu de 1931, quan el Consell d'Administració d'FMGP va dimitir en ple per conseqüència del col·lapse econòmic de la Societat, els consellers van assistir al capgirament del seu món. Amb la rebotcada se'ls van aparèixer algunes realitats econòmiques que mai no havien volgut afrontar. La més important de totes, que el negoci a Núria no existís com havia estat prefigurats. El tràfic de viatgers a la línia els ho demostrava amb tota la cruïlla, perquè durant el primer any no va assolir ni la meitat de l'afluència esperada. Van ser uns mesos que van mostrar la fragilitat de la construcció, a mesura que l'empresa perdia els contextos que li havien servit de puntal. A més, la voluntat de l'abat Marcet de sagnar FMGP a Montserrat va mostrar-se en aquest període més descarnada que mai, tant, com la incapacitat del bisbe Guitart per concretar el somni del gran santuari nurienc. Els resultats adversos no van moderar l'actitud dels que representaven les especuladores entitats financeres en el Consell d'Administració de la Societat, que els va faltar temps per repartir culpes. Com l'ase dels cops, Josep Rogent va haver de suportar les etzibades dels uns i dels altres, fins que la situació insostenible el va fer plegar. El 1er de gener de 1932 FMGP va presentar la segona suspensió de pagaments de la seva vida societària.

Després de l'ensulsiada la Societat va emprendre la travessa dels anys de la República enmig de grans dificultats. Les perspectives socioeconòmiques ombrívols, que afectaven decisivament el moviment turístic nacional i internacional, i les polítiques, que frenaven les manifestacions religioses, es van sumar al llast dels deutes que havien estat contrets durant la construcció de la línia de Núria. Uns nous gestors maldarien per assolir un acord amb els creditors, amb els obligacionistes i amb els accionistes, que els estalviés la fallida i la liquidació de la Societat.

Taula 31. Comparativa dels ingressos d'FMGP (1927-1934).

	1927	1928	1929	1934
Cremallera de Montserrat	479.807,68	488.788,96	575.318,70	207.369,77
Funicular de Sant Joan	162.945,55	172.832,15	225.225,60	85.174,35
Funicular Santa Cova			61.106,10 (1930)	26.808,03
Ferrocarril Ribes-Núria			418.815,03 (1931)	233.326,36

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [7007/03]

Taula 32. Ingressos bruts del ferrocarril Ribes-Querolbs-Núria (1931-1935).

Any	Per viatgers	Per equipatges	Per mercaderies	Altres recaptacions	Total pessetes
1931	394.162,81	70,84	17.173,98	7.407,40	418.815,03
1932	271.217,64	30,73	10.582,28	5.351,11	287.181,76
1933	280.739,46	23,81	11.580,99	6.610,05	298.954,31
1934	212.504,09	7,06	15.524,80	5.290,41	233.326,36
1935	196.392,79	0,70	23.055,27	4.930,45	224.379,21

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [13008/01]

Taula 33. Ingressos bruts de l'Hotel Núria (en pessetes).

	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Gener		9.565,95	43.651,30	27.918,70	21.661,60	25.012,10
Febrer		16.501,35	41.814,30	42.347,40	37.230,90	31.611,60
Març	9.192,90	25.677,40	31.668,70	24.768,65	47.166,70	44.350,85
Abril	34.355,15	9.283,75	17.680,40	20.869,45	12.213,50	
Maig	63.154,55	16.418,75	10.380,50	6.366,30	3.500,40	
Juny	102.590,60	14.759,25	8.140,85	11.308,75	7.402,30	
Juliol	70.395,95	32.617,80	26.658,70	24.523,40	18.616,15	
Agost	121.706,50	72.245,95	83.998,05	54.635,85	44.226,90	
Setembre	42.954,00	46.223,45	37.523,55	25.467,15	23.233,25	
Octubre	14.370,60	6.762,75	8.000,20	4.527,95	6.101,80	
Novembre	4.050,25	2.305,85	2.400,10	2.139,25	3.148,75	
Desembre	14.299,10	15.199,05	18.603,60	19.657,25	22.036,70	
Total	477.069,60	251.069,95	330.520,25	264.530,10	246.538,95	100.974,55

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [4008/01]

En paral·lel, el negoci a Núria va veure's afectat substancialment per la reversió que l'Estat va fer, el 1932, de la Real Ordre de 3 de maig de 1922, per la qual cosa els terrenys que havien estat atorgats al bisbe d'Urgell van retornar al municipi de Querolbs. El moviment revelava l'existència d'uns altres interessos, diferents dels que havia expressat l'aliança catòlic-burguesa que havia construït —simbòlicament i material— el Santuari i el ferrocarril, i que també cercaven en la muntanya de Catalunya una forma d'expressió. FMGP no quedaria al marge d'aquest nou conflicte d'interessos i, encara més, s'hi involucraria activament per la creença que en podia treure un benefici. Però aquesta és una qüestió només avancem per exposar el context. La tractarem àmpliament

en la tercera part del treball. Presentem l'evidència, mentrestant, d'algunes magnituds econòmiques de l'etapa (Taulas 31 a 33).

Josep Rogent Pedrosa: el preu d'una il·lusió

El 24 de maig de 1928 van iniciar-se les obres del ferrocarril Ribes-Núria. El 4 de juliol el Consell d'Administració, reunit en ple, va prendre l'acord de concedir a Josep Rogent plens poders per actuar en nom de la Societat (Taula 34). A partir de llavors, Rogent podia fer i desfer sense donar explicacions, la qual cosa va tenir per primera conseqüència que el Consell d'Administració es reunís poquíssimes vegades durant els mesos següents i només es convoqués els accionistes a la preceptiva reunió anual a la qual els obligava la llei. Com hem d'entendre una decisió semblant?

Taula 34. Consell d'administració de 4 de juny de 1928, que va atorgar plens poders a Josep Rogent Pedrosa.

President	Ramon Albó Martí
Vicepresident	Josep Balcells Vallbona
Consellers	Miquel Marcet Poal
	Manuel Rosés Ibbotson
	Pere Torra Closa
	Damià Mateu Bisa
	Andreu Garriga Bachs
	Carles Sanllehí Girona
Conseller delegat	Josep Rogent Pedrosa
Secretari	Joan Rogent Massó

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [9008/01]

Una vegada més, cal atendre a la característica dels membres que progressivament havien pres una cadira en el Consell d'Administració i la seva relació amb les entitats financeres que proporcionaven suport a la Societat. També, a les transformacions a què havien estat sotmeses aquelles entitats de crèdit, que havien esdevingut bancs d'inversió, com hem exposat en un apartat del primer capítol (Taula 35). La multiplicitat d'inversions que feien els bancs que representaven aquests homes, sobretot, durant el trienni especulatiu de 1927-1929, explica la progressiva tendència a cedir la responsabilitat de la marxa quotidiana del negoci a personatges amb un marcat perfil tècnic i executiu o, en el cas d'FMGP, al que havia estat autèntic motor dels projectes de la Societat, Josep Rogent Pedrosa. Però Josep Rogent no sempre els va obeir a ells. Ho veurem tot seguit.

Entre els projectes de la Societat s'hi comptava, a més de la construcció del ferrocarril Ribes-Núria, el de l'electrificació del Monistrol-Montserrat, el funicular a la Santa Cova i un altre, sorgit a darrera hora, de l'estació superior del de Sant Joan al cim del Gorro Frigi. Les intromissions de l'abat Marcet convertirien les operacions a Montserrat en un embull.⁴⁷⁰ No seria sinó el desgavell en la despesa de Núria el que frenaria la subordinació de la Societat a Montserrat. En primer lloc, cal mencionar que, finalment, l'estiu de 1928 la Societat va poder signar un conveni amb la comunitat benedictina que li va permetre activar la construcció del funicular a la Santa Cova. El monestir havia entretingut la decisió durant gairebé tres anys, des del moment en què l'abat havia arrencat d'FMGP la compra de l'opció que Francisco de Paula Villar tenia en el dit projecte.⁴⁷¹ Com no podia ser d'una altra manera, en els Consells d'Administració els projectes sempre es presentaven com a grans oportunitats de negoci, però en aquest cas no és menys cert que, el fet que de manera gairebé simultània al permís rebut de l'abat Marcet Josep Marsans Claramunt hagués anunciat a Rogent que disposava d'una concessió per a la construcció d'un funicular aeri sobre el trajecte de l'adquirida concessió del funicular, constituïa —ho hem tractat en un apartat anterior— una broma de molt mal gust. Amb tot, l'abat de Montserrat va tornar a pressionar Josep Rogent amb la voluntat d'obtenir el control de la Colònia Puig i fer fora, per dir-ho en termes bíblics, els *filisteus del Temple*.

⁴⁷⁰ Durant l'estiu de 1929 Rogent i Marcet es van enredar en una picabaralla per l'autorització que l'abat havia donat a Josep Lluís Marsans Comas per a l'establiment d'un funicular que partia de l'estació superior del de Sant Joan i finalitzava a la miranda de Santa Magdalena. Rogent va reaccionar en uns termes molt durs contra l'exclusivisme de Marcet: «la montaña de Montserrat no es ni puede ser patrimonio exclusivo de una comunidad ni de nadie. Es el arca sagrada donde innúmeres generaciones han guardado la expresión más ardoosa de su fe. Es el altar milenario al que todo el pueblo catalán se acerca por impulso ineprecedero y que ni puede ser inaccesible a su legítima demanda. Ni las norma legales ni las más poderosas vallas serían eficaces para privar a los hijos de Cataluña de visitar y recorrer su montaña siguiendo una tradición que no dejará de perdurar: y en esto està precisamente el interés general y la utilidad pública del ferrocarril-funicular que sometido a la aprobación de este ilustre Ayuntamiento [...] Contadas son actualmente las cimas que en Montserrat pueden ser visitadas sin poner dificultades de atletismo o acrobacismo. El establecimiento de vías de comunicación ha de alejar peligros que desgaciadamente han producido demasiadas víctimas». Hi va afegir la proposta d'un aeri al Gorro Frigi, al qual Marcet va oposar-s'hi fèrriament. Tot i que l'Ajuntament de Collbató va atorgar la concessió a ambdós peticionaris cap no va construir-se mai. Rogent acabaria per cedir tots els drets de la concessió d'FMGP a la comunitat benedictina el 28 de juny de 1930, després d'una entrevista amb Adeodat Marcet a Can Castells. Font: *Projecte d'un funicular aeri des de Sant Joan al "Gorro Frigi"*. FGC Fons FMGP [7009/03]

⁴⁷¹ La negociació va iniciar-se l'estiu de 1925. Per una carta signada per Adeodat, germà de l'abat Marcet, sabem que FMGP tenia permís verbal per iniciar les obres de l'ascensor projectat per Julian Fuchs, però que sobre el funicular caldria tornar-ne a parlar. En la negociació hi entrava el previsible augment del cànon que la Societat pagava a la comunitat per l'accés a la muntanya. Font: *Correspondència diversa, 1923-1929*. FGC Fons FMGP [4010/01]

Taula 35. Juntes generals d'accionistes, entre el maig de 1928 i el juliol de 1931.

Accions presents i representades			
<i>Accionista</i>	<i>8 abril 1929</i>	<i>31 maig 1930</i>	<i>15 juny 1931</i>
Ramon Albó Martí	500; 5.000 R	500; 5.000 R	500
Josep Rogent Pedrosa	300	300; 190 R	150; 433 R
Josep Balcells Vallbona	350	250	
Miquel Marcet Poal	230		50
Manuel Rosés Ibbotson	130		
Pere Torra Closa	140	150	50
Ramon Surinyach Senties	190		50
Carles Sanllehí Girona	200	100	100
Andreu Garriga Bachs	110	110	
Damià Mateu Bisa	100	100	50
Antoni Puig	100 R	10	10
Eduard Recasens Mercadé	4.800 R		50; 4.500 R
Joan Rogent Massó		100	50
Ramon Pedragosa		10	20
Jaume Faidella Geis		10	25
Jaume Faidella Prats		10	
Josep Ribot		10	
Maria Mercè Duran		10	10
Ramon Malart		50	
Joan Gelpí		30	
Josep Soler		13	13
Manuel Folguera Duran		60	60
Miquel Picas			10
Antoni Roca			10
Francesc Casany Robert			50
Pau Salvadó			25; 100 R
Jaume Recasens Mercadé			10
Antoni Cuyàs			80
Montserrat Fenech			30
Ramon Nualart Palet			200
Joan Roca			100
Antoni Hernández			25
Valentí Duran			32
Rafael Fuster			50
Jaume Reverter			25
Gaspar Sala			50
Joan Santacana			25
<i>Total presents</i>	2.270	1.923	2.026
<i>Total representades</i>	9.800	5.190	5.133

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [9007/01] R: acció representada

Josep Rogent va presentar al Consell d'Administració de 15 de març de 1929 l'afer de la Colònia Puig. Va argumentar que la compra acabaria amb la competència que els feia la concessió exclusiva que Josep Esplugas Puig, propietari de la colònia, havia obtingut per al transport de viatgers per carretera, directa des de Barcelona a Montserrat.

Efectivament, el transport per carretera havia esdevingut un maldecap amb repercussions impredecibles perquè sagnava el compte de resultats de la Societat. Els rendiments de Montserrat esdevenien indispensables per assegurar la prima a les accions emeses el 1928, segons havia estat convingut amb el Banc de Catalunya. Aviat caldria pagar els accionistes per uns guanys que no arribaven. Per oposar-hi competència havia estat decidida la modernització del cremallera, electrificant-lo. Tot i la data en què Rogent va informar el Consell —l'afer es va tractar en un parell de Consells posteriors, en què els consellers van mostrar-se disconformes amb l'elevat preu que se sol·licitava pel negoci Colònia Puig— la negociació, com en d'altres casos que hem vist en el transcurs d'aquest treball, havia començat abans i la prosseguiria el Conseller delegat, sense informar-ne públicament els seus companys.

Ja durant l'estiu de 1926 Josep Rogent i Lluís Figueras-Dotti, directiu de la Compañía General de los Ferrocarriles Catalanes (CGFC), havien decidit l'emissió de bitllets combinats, més barats, per tal d'afrontar la competència que els feien els autobusos directes, Barcelona-Montserrat, de la Colònia Puig. Més endavant, el 5 d'agost de 1928, Enric Losantos Vilaseca, gerent del Banc de Catalunya, havia escrit Josep Rogent per advertir-li que Esplugas estava disposat a vendre la Colònia Puig, inclosa la concessió de transport per carretera, per 1.500.000 ptes. La negociació va allargar-se durant tot el període de construcció del cremallera de Núria —hi havia consellers que consideraven que la concessió no valia més de 600.000 ptes.— i es va convertir en un estira i arronsa en què ambdues parts miraven de justificar el valor que més els afavoria. Encara el 13 de desembre de 1930, quan de resultes de les desviacions pressupostàries a Núria la situació econòmica de la Societat era del tot insostenible, Josep Esplugas passava una darrera proposta a Josep Rogent per transferir-los la Colònia Puig, que valorava en 1.042.000 ptes., després que el Conseller delegat l'havia convocat a les oficines de la Societat. Finalment, pel març de 1931 Esplugas va escriure a Rogent advertint-lo que, davant la falta de compromís de compra per part d'FMGP, es disposava a vendre el negoci a una altra societat que també hi estava interessada.⁴⁷²

El més rellevant de l'afer de la Colònia Puig és, amb l'anar i venir d'ofertes i contraofertes i les postulacions dels diferents actors laics i religiosos, que evidencia el fet que FMGP va ser capaç de camuflar fins el darrer moment la crítica situació econòmica

⁴⁷² Per a totes les al·lusions a la Colònia Puig, veure: *Colònia Puig. Monistrol - Montserrat. 1925 - 1930* FGC Fons FMGP [7008/11]

en què es trobava. Per tant, havia sabut utilitzar els recursos habituals per evitar el pànic dels inversors, que es resumien en mantenir el pagament dels cupons com si no passés res, fins i tot, amb la temerària solució d'acudir al crèdit per finançar aquelles liquidacions. Però si de portes enfora *el Cremallera*, així era coneguda la Societat en els mitjans financers de la ciutat,⁴⁷³ podia amagar el daltabaix, en el Consell d'Administració els esdeveniments prendrien un caire més sever. Va ser el mateix Rogent el que va destapar la caixa dels trons, durant el Consell de 26 de gener de 1931, quan després de comunicar un rosari de males notícies econòmiques de l'exploració a Montserrat que forçaven a l'abandonament del projecte d'electrificació, va voler justificar la desviació pressupostària a Núria:

Respecto al ferrocarril eléctrico de Ribas de Fresser al Santuario de Nuria, pone en conocimiento del Consejo, que salvo las estaciones y algunas defensas contra las posibles avalanchas de nieve, la línea y material se halla totalmente terminada, y en disposición de dada al servicio público, tan pronto se reciba de la División de Ferrocarriles, que ya practica la correspondiente prueba, la necesaria autorización. Sin embargo debe añadir [Josep Rogent], que debido a la baja de la peseta; a la rescisión del contrato de construcción con el primitivo contratista; a las nevadas extraordinarias de enero y febrero de 1930, a otros imprevistos, y a un mejor estudio del proyecto, el coste de construcción del citado ferrocarril de Nuria ha sido superior a la cantidad presupuesta, por cuanto la suma gastada hasta hoy se eleva a nueve millones cuatrocientas setenta y dos mil, ciento setenta y cinco ptas, con setenta y dos céntimos, y lo que falta para satisfacer obras realizadas así como las necesarias para la terminación completa del proyecto se eleva a dos millones, ochocientos veintiocho mil seiscientos treinta y seis ptas con setenta cts., por lo que el total coste del ferrocarril se elevará a doce millones trescientas mil ochocientas dos ptas, con cuarenta y dos cts.⁴⁷⁴

Les explicacions de Rogent van obrir un debat entre els consellers. El primer a prendre la paraula va ser Carles Sanllehí Girona, marquès de Caldes de Montbuí, que va assegurar que en la seva qualitat de propietari d'una empresa de construcció, havia fet estudiar el pressupost de la línia de Núria. La resposta que havia rebut indicava que era excessivament migrat per poder-lo fer realitat. Una empresa de la seva propietat mai hauria emprès les obres per tants pocs diners. Pere Torra Closa i Miquel Marcet Poal van

⁴⁷³ En les informacions dels valors borsaris que publicava la premsa, no acostuma a aparèixer mai el nom d'FMGP, substituït per «Cremallera». Al mateix temps, l'ús habitual del malnom ens indica fins a quin punt es trobava arrelada la Societat en la cultura financera barcelonina i, més enllà, en la dels petits inversors.

⁴⁷⁴ *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 26 de gener de 1931. FGC Fons FMGP [9008/01]

demanar que se'ls expliquessin els detalls del contracte que s'havia signat el 1929 amb el segon concessionari de les obres, la constructora Pallás y Gamandé.⁴⁷⁵

En la seva defensa, Rogent va argumentar les amenaces de Pallás y Gamandé d'abandonar les obres —les condicions les explicarem en la quarta part del treball, en el capítol dedicat a la construcció de la línia— i la seguretat que la renúncia del constructor els hauria abocat a un plet que, de resultes, hauria aturat les obres de construcció. Però va recordar, també, que les obres encara no es podien donar per acabades i que calia trobar una solució per satisfer els imports que es devia i prevenir els que havien d'arribar. Aleshores, el Conseller delegat va fer una proposta que, davant de la gravetat del moment, semblava a totes llums fora de la realitat:

Habiendo estudiado a fondo la cuestión que plantea el estado financiero de la Sociedad, tanto en relación con las cantidades que se adeudan, como en lo relativo a la necesidad de iniciar otras, tales como un funicular que partiendo de Nuria conducirá al Coll de Finestrelles y en la construcción de un gran hotel en Nuria y a la adquisición del servicio de automóviles al Sr. Puig y un anticipo al Sr. Obispo para la terminación de las obras del Santuario, y que por todo ello y en el momento oportuno, cree prudente proceder a la emisión de acciones aumentando el capital social, satisfaciendo con parte de las mismas las cantidades que se adeudan al contratista del ferrocarril de Nuria.⁴⁷⁶

La sessió del Consell va concloure amb una declaració del President, Ramon Albó Martí, en què va admetre tenir coneixement de les desviacions pressupostàries, tot i que advertia els consellers que conèixer-les no equivalia a l'assumpció de les decisions de Rogent, al qual, comminava a l'elaboració d'un estudi acurat de la situació, que hauria de presentar en un proper Consell. Però el Consell d'Administració d'FMGP no va tornar a reunir-se fins al 27 de maig. Podem suggerir algunes raons per a la dilació. En primer lloc, la inauguració de la línia de Núria, que va tenir lloc el diumenge 22 de març de 1931.⁴⁷⁷ En segon lloc, les pertorbacions que la crisi econòmica i la proclamació de la República, el 14 d'abril, devien produir en l'entorn dels consellers de la Societat, representants d'unes entitats financeres i simpatitzants d'unes ideologies polítiques que

⁴⁷⁵ De la constructora Pallás y Gamandé se'n parlarà a bastament en la quarta part.

⁴⁷⁶ *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 26 de gener de 1931. FGC Fons FMGP [9008/01]

⁴⁷⁷ «Al Gobernador Civil de la provincia de Gerona se comunica con esta fecha la Real Orden siguiente: Vista el acta de reconocimiento y pruebas del ferrocarril secundario sin garantia de interes Ribas-Nuria, suscrita en 30 del pasado Enero por los Ingenieros de la 2ª División de Ferrocarriles, Comité Técnico de Electrificación y representación de la Compañía concesionaria, y de conformidad con todo lo expuesto en la misma. S.M.. el rey (q.D.g.) de acuerdo con lo propuesto por esta Dirección General, ha tenido a bien aprobar el acta y autorizar la apertura del servicio público de este ferrocarril, con arreglo a las prescripciones que dicho documento contiene». Font: *Projectes*. FGC Fons FMGP [11003/08]

havien estat molt significatives durant el període que tot just llavors semblava que es liquidava perquè no tornés mai més.

Al llibre d'actes de la Societat no es va escriure ni una paraula de la inauguració de la línia de Núria. Contràriament, l'afer el va recollir àmpliament la premsa barcelonina, la qual cosa no ha de fer-se estranya pel fet que la Societat havia invertit tradicionalment fortes sumes en publicitat i, durant la construcció de la línia havia organitzat, per als periodistes, diferents visites a les obres.⁴⁷⁸ Entre totes les cròniques que van publicar-se després de la inauguració, detallades i generoses, transcrivim la que va publicar l'*Esquella de la Torratxa*, potser, una de les publicacions periòdiques més allunyades dels interessos econòmics i polítics de la Societat, per republicana i anticlerical, en què el silenci sobre la característica mariana de Núria manifestava la tensió preexistent entre la condició moral de la muntanya i la seva explotació turística, un conflicte que no trigaria a enquistar-se.

Cap a Núria

22 de març. Ja ha començat la primavera. El dia és esplèndid.

Les 8 del matí. Un tren especial surt de l'estació del Nord amb els convidats, fins a Ribes. En aquesta població s'inaugura un tren que va des de Ribes a Núria, passant per Caralp. Durant el trajecte es contempla un variat i esplèndid panorama d'una bellesa insuperable, muntanyes regalades, cascades gelades, neu per tot arreu.

A dos quarts d'una arribaren els trens a la vall de Núria, cobert completament de neu.

A mig dia els convidats foren obsequiats amb un banquet al nou Hotel Núria, que fou presidit per les autoritats i consellers de la Societat de Ferrocarrils de Muntanya a Grans Pendants.

Realment és una gran obra la que ha portat a terme la dita companyia.

Aquest tren de cremallera que munta fins a Núria a 2.000 metres d'altura, és el primer que s'ha construït a Espanya per tracció elèctrica per corrent continu a 1.500 volts.

Catalunya s'enorgulleix de portar a terme aquestes obres que converteixen Núria en el lloc predilecte dels amants de la neu, i d'altres excursionistes.

Segurament Núria, per la comoditat en fer-ho, serà visitada per tot Catalunya.

Felicitem la companyia per l'esforç colossal que ha fet salvant tota mena de dificultats, i pel material emprat, tot "dernier cri".⁴⁷⁹

Uns sectors republicans i anticlericals, com els que representava la publicació al·ludida, que havien assolit el poder amb la intenció de capgirar la situació precedent.

⁴⁷⁸ En les visites el guia dels periodistes va ser Francesc Maspons Anglasesell, president del Centre Excursionista de Catalunya, la qual cosa feia evident la relació entre el projecte de Núria i aquella entitat, que es remuntava com a mínim al 1916. Maspons Anglasesell era, com un altre president de l'entitat, Jaume Massó Torrents, cunyat de Josep Rogent.

⁴⁷⁹ *L'Esquella de la Torratxa*, 17 de març de 1931, p. 199.

Uns fets que van tenir conseqüències immediates en l'aliança socioreligiosa sobre la qual s'havia bastit el negoci d'FMGP. Per aquest motiu, quan el Consell d'Administració va reunir-se el 27 de maig de 1931 la primera notícia que va rebre va ser la de la significativa baixada d'ingressos a totes les explotacions. A la crisi econòmica i la competència de la carretera s'hi afegia un ambient general contrari a les manifestacions religioses, els integrants de les quals eren, precisament, els que durant anys havien omplert els trens i funiculars de la Societat.⁴⁸⁰ Per si no n'hi hagués prou amb les perspectives ombrívols que dibuixaven els escassos resultats de les explotacions en marxa, Damià Mateu Bisa⁴⁸¹ va prendre la paraula per dirigir una duríssima crítica a la gestió econòmica de Josep Rogent i a l'excessiva condescendència amb el bisbe d'Urgell que, va recordar als altres membres del Consell, no havia complert els seus compromisos contractuals.⁴⁸² Naturalment, a Mateu i als altres homes dels bancs, la moralitat de la muntanya, la construcció simbòlica que li havia atorgat l'autoritat en la remissió dels pecats de les masses urbanes, se'ls en devia fúmer. El que ells i el bancs esperaven de Núria eren els grans beneficis econòmics que havia produït l'explotació turística dels cims durant els *feliços anys Vint*, com els que havien produït els Alps o les Rocalloses, la qual cosa a Núria, amb el Santuari a mig fer i sense hotels ni xalets, no encertaven a veure enlloc. Mateu va cartografiar en nom dels altres consellers la crua realitat de la Societat en aquelles hores, perquè

teniendo noticias que tenemos aceptadas algunas letras de valor importante, a cuenta de lo que debemos, letras que a su vencimiento no fueron satisfechas y que se pudieron renovar, venciendo a lo menos una de ellas a mediados de este mes, nos exponemos a que no teniendo fondos en caja y no siendo posible por lo tanto, satisfacer dicha letra, si no la renovaran los Bancos y tuviera que protestarse, podría acarrear la suspensión de pagos de la Compañía.⁴⁸³

Sobre la qüestió de les lletres, considerava que Rogent havia comés una greu irresponsabilitat, perquè acceptar-les amb el coneixement que la Societat no disposava de fons, ni tan sols dels mitjans per obtenir-los, només podia conduir-los a «funestos

⁴⁸⁰ Durant la primera setmana de maig de 1931 s'havia produït una violenta reacció anticlerical, especialment a Andalusia i Madrid.

⁴⁸¹ Hem de recordar que era al Consell en nom del banc Urquijo Catalán, del qual n'era el vicepresident.

⁴⁸² Resulta sorprenent la bel·ligerància de Mateu contra Guitart, si més no en el consell d'FMGP, per la relació que l'industrial i el prelat mantenien per a l'electrificació d'Andorra i la creació de FHASA. Suposem que aleshores, el 1931, la crisi també afectava el valor de FHASA.

⁴⁸³ *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 27 de maig de 1931. FGC Fons FMGP [9008/01]

resultados» dels quals, Damià Mateu Bisa, no estava disposat a acceptar cap responsabilitat.

La segona argumentació crítica que va fer Mateu es referia a la gestió dels contractes amb Pallás y Gamandé. Afirmava que la decisió de Josep Rogent, quan havia adjudicat les obres per administració i deixat de banda el pressupost, era d'una importància cabdal. Afegia que, tot i que el Consell hagués atribuït plens poders al Conseller delegat, una decisió com aquella, que podia comprometre l'estabilitat pressupostària de la Societat —com efectivament havia succeït—, hauria d'haver-la sotmès al parer dels Consellers. En tercer lloc, va recriminar a Rogent que no hagués assegurat el canvi de divises «como es costumbre efectuar»,⁴⁸⁴ pel fet que una altra de les partides que havia incrementat el seu cost exponencialment era la del material mòbil i fix que havia estat adquirit a l'estranger i valorat en pessetes, quan la moneda nacional s'havia depreciat enormement. Mateu declarava que d'haver conegut el cost real de la línia de Núria, que havia estat previst en 9 milions de pessetes i que amenaçava amb depassar els 14, no hauria donat el seu vist i plau a la construcció. Finalment, després de despatxar-se contra la incapacitat del bisbe Guitart per concloure les obres del Santuari en els termes estipulats en el contracte de 23 de maig de 1928, etzibava a Rogent que

como puede esta Sociedad estar abocada a la hecatombe es indispensable que la gerencia, que ha obrado con la más completa libertad y sin prevenir al Consejo, tenga en cuenta que ante todo es el buen nombre y honor de la Sociedad y que ya sea tal como ha expuesto en esta junta apelando al Crédito en forma de obligaciones, ya en la que ella crea más oportuno, preste toda su atención y procure formular para la próxima sesión del Consejo una propuesta práctica y segura que siempre ponga a cubierto de la Sociedad de tener que apelar bajo ningún concepto a recursos extremos que ni de cerca ni de lejos nunca hubiera pensado él [Damià Mateu] en la posibilidad de tener que recurrir.⁴⁸⁵

El Consell va tornar-se a reunir el 3 de juny. Josep Rogent va prendre la paraula el primer per manifestar que l'actitud de Damià Mateu durant la darrera sessió, «dirigiéndole constantes ataques a su gestión administrativa, y las palabras del Señor Presidente, le hacen suponer que carece de la confianza del Consejo por lo que presenta la dimisión de su cargo de Consejero Delegado de manera irrevocable».⁴⁸⁶

⁴⁸⁴ La pesseta aniria a l'alça a partir de 1924, per factors especulatiu, i s'esfondaria decididament el 1931. En: BRICALL MASSIP, JOSEP M. (1970). *Política econòmica de la Generalitat (1936-1939). Volum primer: Evolució i formes de la producció industrial*, Barcelona: Edicions 62, p. 25-26.

⁴⁸⁵ *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 27 de maig de 1931. FGC Fons FMGP [9008/01]

⁴⁸⁶ *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 3 de juny de 1931. FGC Fons FMGP [9008/01]

Hem de preguntar-nos què hi havia al darrere de les furibundes acusacions a Josep Rogent. Comptat i debatut, anys enrere, les altres inversions de la Societat a Montserrat havien resultat molt més costoses del que s'havia pressupostat, sense que les desviacions haguessin motivat la més mínima crítica a les decisions del Conseller delegat. Encara més, les grans desviacions pressupostàries formaven part del negoci ferroviari, com sabia perfectament Ramon Albó, en la seva qualitat de membre del Comitè de Barcelona de MZA. Potser, a Núria s'havien iniciat les obres sense la concreció completa del projecte tècnic —avancem les dificultats per replantejar la línia de què parlarem en la quarta part— havia calgut recórrer a la indústria estrangera per proveir-se del material mòbil i fix en un context de volatilitat monetària, i hagut d'assumir l'aclaparadora insuficiència financera del bisbe d'Urgell i del PNT, que havia condicionat a la baixa l'oferta hotelera. Els entrebancs havien de ser moneda comuna en tots els negocis en què els membres del Consell d'Administració d'FMGP tenien alguna participació. No cal dir-ho, en el de la fabricació de motors de la Hispano Suïza que havia promogut Damià Mateu.⁴⁸⁷

Però durant l'estiu de 1931 el més important, el que resultava decisiu, era que el mercat no oferia expectatives de negoci en l'àmbit del turisme de muntanya, el premi que havien perseguit des de 1923. La gravíssima crisi econòmica internacional que polvoritzava els beneficis empresarials, la por dels catòlics a manifestar la seva fe, la renúncia el 1924 al *Nuevo Régimen Ferroviario* que ara s'evidenciava un salt sense xarxa, el voluble escenari polític espanyol i, fins i tot, la gradual introducció de noves pautes socials en l'oci i el turisme, abocaven les operacions de la Societat a una incertesa manifesta. La prova, uns ingressos minvants que eren incapaços de cobrir les despeses derivades, sobretot, de les enormes càrregues financeres que havia acumulat. Les explotacions de Montserrat havien deixat de ser rendibles i no els devia resultar creïble que ho poguessin ser a Núria. Tot i el malestar dels homes del Consell d'Administració d'FMGP, que van negar-se a acceptar la dimissió del Conseller delegat, van escoltar-lo quan va exposar el seu pla per refinançar la Societat (Taula 36).

⁴⁸⁷ NADAL OLLER, J. (2020). *La Hispano Suïza. Esplendor y ruina de una empresa legendaria*, Pasado y Presente.

Taula 36. Probables ingressos previstos per al 1931, segons Josep Rogent (Sessió del Consell de 3 de juny de 1931).

Ingressos	Cremallera de Montserrat	280.000 ptes.
	Funicular a Sant Joan	130.000 ptes.
	Funicular a la Santa Cova	80.000 ptes.
	Cremallera de Núria	635.000 ptes.
	Mercaderies	25.000 ptes.
	Restaurant 2%	16.000 ptes.
Despeses	Cremallera de Montserrat	207.041,62 ptes.
	Funicular a Sant Joan	49.556,60 ptes.
	Funicular a la Santa Cova	26.598,85 ptes.
	Cremallera de Núria	250.000 ptes.
	D'administració a Montserrat	23.000 ptes.
	Generals	35.000 ptes.
	Impresos i bitllets	11.000 ptes.
	Anuncis i publicitat	27.000 ptes.
	Impostos i contribució	27.000 ptes.
	Lloguers	500 ptes.
	Propaganda Núria	35.000 ptes.
	Despeses generals Núria	50.000 ptes.
	Interessos i amortitzacions	325.000 ptes.
TOTAL	Ingressos	1.146.697,08 ptes.
	Despeses	1.098.697,08 ptes.
	Saldo a favor	49.302,92 ptes.

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [9008/01]

Les solucions financeres que presentava Josep Rogent —una emissió d'obligacions per valor de 5 milions de pessetes— van ser contestades per Carles Sanllehí Girona. El financer va objectar-hi que de cap manera convenia a la Societat una estratègia semblant. No només ho manifestava, sinó que exigia que constés en l'acta, com evidentment va fer-se constar. Enmig de l'embolic —recordem que els ingressos que acabava de preveure Rogent eren, només, una expectativa i que pel desembre de 1931 la realitat els hauria retallat en un 30%, especialment a Núria— Damià Mateu va proposar una solució diferent i radical: la de buscar un comprador per al ferrocarril Ribes-Núria, perquè sense possibilitat de refinançar els deutes, calia evitar de totes totes la suspensió de pagaments de la Societat.⁴⁸⁸ L'acta de la sessió ens informa que els consellers van

⁴⁸⁸ «Lamento muchísimo tener que comunicarle, que ante la situación económica de la Sociedad y vistas las recaudaciones del ferrocarril de Ribas a Nuria, que no alcanzan, por ahora a la mitad de las previstas, me ha sido ordenado por la Superioridad ante la absoluta necesidad de hacer economías que causen baja en sus puestos de la Sociedad los siguientes empleados: Francisco Cañellas, Pablo Gardella, Juan Ubach y Bartolomé Serrat, ayudantes de maquinistas, los cuales cesarán en sus empleos en 31 del actual abonándoseles por esta Sociedad las cantidades que hubieran entregado para la formación en su haber en la Caja de Ahorros de la Sociedad. Comuniqué a los interesados el sentimiento que esta determinación produce a la Sociedad y a mi personalmente muy en particular [...]» Davant la falta de viatgers, la Societat va acomiadar gairebé la meitat de la plantilla dels treballadors del cremallera de Núria, el juliol de

discutir llarga estona sense arribar a cap acord sobre la solució que convenia a FMGP, de tal manera que es van convocar per a un nou Consell, que van preveure per al dia 10 de juny.

Josep Rogent semblava atrapat en una roda de la qual no encertava a sortir. Novament, en la reunió del Consell de 10 de juny va proposar l'emissió d'obligacions per valor de 5 milions de pessetes. Al mateix temps demanava al Consell que convoqués una Junta General d'Accionistes per tal de sotmetre la solució al parer d'aquella. Possiblement, Rogent comptava que, essent Ramon Albó l'accionista majoritari i, ell mateix, el segon, aconseguiria sortir-se'n amb el suport d'altres accionistes als quals sempre els havia representat les accions (Taula 37). Però Damià Mateu no semblava disposat a que els bancs, que en darrera instància haurien d'assegurar les operacions, entomessin un risc que devia calcular excessiu. Per aquest motiu va exigir, que en cas que s'acceptés de presentar l'emissió d'obligacions a la Junta General, Rogent assumís totes les responsabilitats i en deslliurés els altres consellers.⁴⁸⁹ Durant la mateixa sessió, el president Ramon Albó va proposar traspasar a FMGP la concessió de l'hotel-restaurant del Santuari, que havia assumit a través de Victoria Hotel, S.A., per tal d'amortir l'impacte de Núria en el compte de resultats de la Societat. A més, es va anunciar la venda d'uns terrenys que la Societat havia adquirit a Ribes de Freser, durant la negociació amb l'Ajuntament el 1928, «en cuya operación esta Sociedad obtiene un considerable beneficio».⁴⁹⁰

1931. Font: *Carta de Montserrat Fenech Muñoz, enginyer en cap de l'explotació, a Àngel A. Luna, enginyer de la Societat a la línia de Núria, de 10 de juliol de 1931*. FGC Fons FMGP [4010/06].

⁴⁸⁹ L'acta recull fidelment la duresa de Mateu. «que el Sr. Rogent y Pedrosa sea quien se encargue de dar cuenta a la Junta General de los motivos y causas que inducen al Consejo a presentar tal proposición, entendiendo que siendo así que el Sr. Rogent ha procedido con absoluta libertad, por lo que afecta a la construcción del ferrocarril Ribas-Caralps-Nuria cree que debe también recabar para si toda clase de responsabilidades, si las hubiere, con completa indemnidad de los demás Consejeros». En: *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*, sessió de 10 de juny de 1931. FGC Fons FMGP [9008/01]; Tal com Mateu va demanar, Josep Rogent va expressar a la Junta General d'Accionistes, el 15 de juny de 1931, que «Debo exponer también a la Junta General otra circunstancia que ha motivado por parte de algunos censuras però que si puede dar lugar a alguna responsabilidad la recaba toda para si el exponente [Josep Rogent Pedrosa] con indemnidad completa de sus compañeros del Consejo». Font: *Acta de la Junta General d'accionistes celebrada el 15 de juny de 1931*. FGC Fons FMGP [9007/01].

⁴⁹⁰ Més endavant s'explicarà l'origen de la propietat dels solars. Els solars serien venuts a La Papelera del Fresser (Josep Sau) per un import que no hem pogut esbrinar.

Taula 37. Accionistes i accions representades a la Junta General de 15 de juny de 1931.

Titular/representant	Nombre d'accions
Miquel Picas	10
Antoni Roca	25
Francesc Casany Robert	50
Pau Salvadó	25
Jaume Recasens [Mercadé]	10
Pere Torra [Closa]	50
Antoni Puig	10
Antoni Cuyàs	80
Joan Rogent [Massó]	50
Josep Rogent [Pedrosa]	150
Montserrat Fenech	30
Ramon Nualart [Palet]	201
Ramon Surinyach [Senties]	50
Josep Solé	13
Joan Roca [Martorell]	100
Damià Mateu [Bisa]	50
Joan Augé	100
Ramon Albó [Martí]	500
Carles Sanllehí [Girona]	100
Manuel Folguera [Duran]	60
Antoni Hernández	25
Maria Ll. Duran	10
Miquel Marcet [Poal]	50
Valentí Duran	32
Rafael Fuster	50
Eduard Recasens [Mercadé]	50
Josep Faidella	25
Jaume Reverter	25
Gaspar Sala	50
Ramon Pedragosa	20
Joan Santacana	25
Josep Rogent [Pedrosa]	433 (representades)
Pau Salvadó	100 (representades)
Eduard Recasens [Mercadé]	4.600 (representades)
<i>Total presents</i>	2.026
<i>Total representades</i>	5.133

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [9007/01]

En la Junta General, el 15 de juny, Josep Rogent va acceptar tota la responsabilitat per les desviacions pressupostàries. Encara, per sortir-se amb la seva, va assegurar que estava convençut que Núria constituïria un negoci lucratiu, i que «por esto se ha preocupado [Josep Rogent] desde los primeros momentos de intensificar las construcciones del Santuario, de estudiar la posibilidad de construir un gran Hotel, de los estudios de un funicular a Finestrelles, obras todas de resultados positivos que si no puede

llevar a efecto nuestra Sociedad por las circunstancias actuales, se procurará las lleven a cabo Sociedades auxiliares en cuyos rendimientos procuraremos tener participación».⁴⁹¹

Tot i que la Junta General va acceptar la proposició d'emetre obligacions Josep Rogent, ben aviat, va poder comprovar que no podia enrocar-se en l'avantatge que acabava d'obtenir. No era només que encara es mantenia l'oposició a tirar-la endavant dels altres membres del Consell d'Administració, sinó que particularment «varios señores accionistas [...] se han mostrado disconformes con la creación de obligaciones»⁴⁹², per la qual cosa va decidir retirar la proposta.⁴⁹³ A conseqüència de la retirada, Damià Mateu i Pere Torra van mostrar-se alleugerits. Van comminar Rogent perquè negociés l'aplaçament dels pagaments més importants, mentre el Consell estudiava una solució definitiva per reflotar la Societat. El resultat d'aquesta decisió va ser que la suïssa Brown-Boveri, que havia subministrat les locomotores i l'aparellatge elèctric, va dilatar en un any el cobrament de les quantitats que se li devien. Però no resultava tan senzill aplicar la mateixa fórmula al contractista Pallás y Gamandé, pel fet que se li havien girat dues lletres que vencien en un termini imminent i no es disposava de fons per fer-les front.

I és que res no anava bé. En un procés paral·lel, el principal sostenidor de la Societat, el Banc de Catalunya, també es veia assetjat per problemes gravíssims. Francesc Cabana els ha relatat a través de les memòries secretari del Consell d'Administració del banc, Pere Coromines Muntanya.⁴⁹⁴ Recordem novament que la Societat i el banc compartien el president, Ramon Albó, i un conseller, Eduard Recasens, però que la sotsobra del primer banc d'inversions del país comprometia les altres entitats financeres que li eren afins que, a FMGP, eren representades per la pràctica totalitat de Consellers. Per conseqüència del desgavell general, Ramon Albó va presentar la dimissió durant la sessió del Consell de 22 de juny, però com havia passat amb la de Rogent, tampoc li va ser acceptada. Tampoc s'acceptaria la de Josep Balcells Vallbona. Els homes dels bancs

⁴⁹¹ *Actes de les Juntes Generals*, sessió de 15 de juny de 1931. FGC Fons FMGP [9007/01].

⁴⁹² *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 22 de juny de 1931. FGC Fons FMGP [9008/01]; Principalment, Ramon Nualart, Francesc Casany i Rafael Fuster, que consideraven que el que urgien eren els dos milions i mig per sortir de l'atzucac i que l'emissió, en els moments actuals, havia d'ajustar-se a aquesta quantitat. *Actes de les Juntes Generals*, sessió de 15 de juny de 1931. FGC Fons FMGP [9007/01]

⁴⁹³ Però desfer el que havia aprovat la Junta General d'accionistes no era fàcil, per la qual cosa es va encarregar a l'advocat Josep Nolla Badia un dictamen sobre la qüestió. Font: *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 22 de juny de 1931. FGC Fons FGC [9008/01].

⁴⁹⁴ Coromines descriuria en les seves memòries el viatge a Madrid amb Ramon Albó i Eduard Recasens per negociar amb Indalecio Prieto el reflotament del Banc de Catalunya, i la pèssima impressió que va fer-li el polític espanyol. Font. CABANA VANCELLS, F. (s/d). *Caixes i Bancs de Catalunya*, Editorial Gran Enciclopèdia Catalana, Recurs Electrònic.

volien resistir i evitar el pànic com fos i l'acta recull que, per cloure la dramàtica sessió, va ser cridat l'enginyer en cap de l'explotació, Montserrat Fenech, que va comparèixer per justificar les factures que havia certificat a Pallás y Gamandé durant l'etapa de la construcció de la línia de Núria. Finalment, sense solucions a la vista el Consell va tornar-se a reunir el dia 9 de juliol de 1931, després que el Banc de Catalunya havia fet suspensió de pagaments. Van excusar la presència a la sessió el president, Ramon Albó, i els consellers Josep Balcells Vallbona i Miquel Marcet Poal. Pere Torra Closa i Eduard Recasens Mercadé no s'hi van presentar, altra feina devien tenir. Sí van assistir-hi Damià Mateu Bisa, Carles Sanllehí Girona, Ramon Suriñach Senties i Joan Rogent Massó (que havia entrat en substitució del difunt Manuel Rosés Ibbotson), així mateix com el Conseller delegat, Josep Rogent Pedrosa, i el Secretari de la Societat, Santiago Torrent Buxó. L'únic acord que va prendre el Consell va ser el de dimitir en ple adduint la falta de confiança dels accionistes, la qual dimissió van confirmar en la Junta general d'accionistes del 7 d'agost.⁴⁹⁵ Després d'aquest fet, el projecte d'FMGP a Núria semblava que es tancava en fals. Els banquers escaparien, però Josep Rogent i el seu fill Joan hi quedarien atrapats uns mesos més.⁴⁹⁶

«El Consejo se entera...». D'agost de 1931 a febrer de 1932

La dimissió del Consell d'Administració que havia fet possible la transformació de Núria al preu de posar la Societat al caire de la fallida es va consumir el 7 d'agost de 1931, davant la Junta General d'Accionistes. Unes noves veus van prendre el control de la Societat que, quan van tenir l'oportunitat, van blasmar els seus predecessors. L'opinió

⁴⁹⁵ Per primera vegada apareixen les 10.000 accions del Banc de Catalunya, que aquí representa Miquel Alejandro Casas. Molts altres accionistes protestaran la seva presència. Font: *Actes de les Juntes Generals*, sessió de 7 d'agost de 1931. FGC Fons FMGP [9007/01].

⁴⁹⁶ Per entendre el context dels negocis a la Barcelona d'aquests anys, hem consultat: BALCELLS GONZÁLEZ, A. (2013). «La Crisi econòmica dels anys trenta del segle XX». *Butlletí de la Societat Catalana d'Estudis Històrics*, Vol. 24, p. 349-65. També ARANDA PRIETO, J. (2017). *La industria catalana, 1929-1935*, [tesi doctoral]. Universitat de Barcelona. A propòsit dels fets que estudiem, i de les limitacions de la bibliografia per facilitar-ne la comprensió, Aranda afirma que «en la historiografía española y catalana el análisis de este tema [la crisis en la industria derivada del crac bursátil de 1929] choca con el problema de que el marco cronológico [1929-1935] estuvo marcado por dos hechos relevantes como fueron el fin de la Dictadura de Primo de Rivera y la implantación de la II República y al comienzo de la Guerra Civil, dos acontecimientos que no dejan tratar la crisis financiera que había en el país con la suficiente tranquilidad de análisis y reflexión. Además, hay poca bibliografía que se ocupe de analizar en conjunto y profundidad el periodo 1929-1935, que podríamos llamar oscuro o poco analizado, sino es a partir de manuales académicos que repiten las clásicas conclusiones», p. 19.

del nou Consell va escriure's en la *Memòria del Consell d'Administració*, un document públic que es lliurava als accionistes:

Aquellas irrevocables dimisiones presentadas en momentos que hubiera sido justo ofrecer sacrificios y demostrar con hechos, el cariño de que blasonaban a favor de la Sociedad, fué un desaire a esta entidad, que no merecía ciertamente tal desamparo y deserción. Aquellos señores que haciendo dejación de sus derechos y deberes abandonaron el sitio del honor, al patentizarse la caótica situación de esta Compañía, sufrieron máximo e indiscutible error, ya que era entonces precisamente, cuando su conciencia había de sentirse orgullosa de estar al frente de su obra, la que puesta en sus manos y unificando tan solo sus particulares esfuerzos morales y materiales, quizás hubieran logrado encontrar fácilmente el puerto de salvación.⁴⁹⁷

Una reclamació d'esforços particulars sobre els quals, l'acta del Consell d'Administració era força més clara, pel fet que al·ludia a la reconeguda fortuna personal dels antics gestors amb la què considerava que de ben segur es podria haver tapat la ferida que sagnava la Societat.⁴⁹⁸ La bel·ligerància retòrica demostrava que més enllà del president del nou Consell d'Administració de la Societat, Miquel Alejandro Casas, que havia estat, també, conseller del Banc de Catalunya i que ara representava l'entitat en suspensió de pagaments, el petit accionariat volia tenir veu i volia fer-se-la escoltar.

Malauradament, el desconeixement de les dinàmiques internes del Banc de Catalunya i, sobretot, del seu procés de liquidació, dificulten l'establiment de relacions entre les actituds i els fets que observarem en el Consell d'Administració d'FMGP —en el qual s'hi instal·laran de manera permanent dos o tres representants de l'extingit banc (Taula 38)— amb les què de ben segur van tenir lloc en d'altres societats que passaven per tràngols semblants, i els interessos, no només econòmics, que les movien. Caldrà, a més, que ens mantinguem atents a les voluntats d'aquests homes del banc en el Consell d'Administració. També, a les d'uns altres gestors d'aquell Banc que, ho veurem més endavant, adquiriran un gran protagonisme en el nou escenari polític i tindran una importància cabdal per a Núria. Parlem, com demostrarem ben aviat, de l'acció de la Generalitat a través de Pere Coromines Muntanya i de la d'altres empreses interessades

⁴⁹⁷ *XLI Memoria del Consejo de Administración y balance cerrado en 31 de diciembre de 1931*. 27 de juny de 1932, p. 9. FGC Fons FMGP

⁴⁹⁸ «Seguidamente hace uso de la palabra el Consejero Señor [Joan] Roca [Martorell], quien lamenta la actitud de ciertos elementos que constituían el antiguo Consejo abandonando la Sociedad en estos momentos críticos añadiendo que siendo muchos de ellos personajes de gran posición económica, de haber sentido cariño a esta empresa no les hubiera sido difícil otorgar un préstamo a la Compañía». Font: *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 22 de setembre de 1931. FGC Fons FMGP [9008/01]

en l'explotació turística de la Vall, representades per l'enginyer Ferran Cuito Canals, darrere el qual hi trobarem Joan Ventosa Calvell. Perquè l'assossec que havia dominat durant gairebé deu anys el ritme de les Juntes generals d'accionistes de la Societat, així mateix les del seu Consell d'Administració, es va transformar a partir de l'estiu de 1931 en una brega que duraria, sense gairebé cap episodi de treva, fins l'octubre de 1932.

Taula 38. Les 10.000 accions de l'extingit Banc de Catalunya i els seus representants en les Juntes d'Accionistes d'FMGP, 1931-1936.

Ordinària, de 15 de juny de 1931	Extraordinària, De 25 de gener de 1932	Extraordinària, de 12 de maig de 1932
Miquel Alejandro Casas	Miquel Alejandro Casas	Joan Soliguer Artau
Ordinària, de 27 de juny de 1932	Ordinària, de 28 de juny de 1933	Ordinària, de 28 de juny de 1934
Ramon Puértolas Bartolí	Antoni Calderó Abadal	Mario Roca
Ordinària, De 27 de juny de 1935	Extraordinària, De 8 de gener de 1936	Ordinària, De 25 de juny de 1936
Manuel Andreu	Manuel Andreu	Manuel Andreu

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [9007/01]

Taula 39. Consell d'Administració escollit per la Junta General, el 7 d'agost de 1931.

President	Miquel Alejandro Casas	Accepta
Consellers	Josep Rogent Pedrosa	Accepta
	Joan Rogent Massó	Accepta
	Pere Torra Closa	Dimiteix
	Ramon Surinyach Senties	Dimiteix
	Carles Sanllehí Girona	Dimiteix
	Joaquim Cuyàs Ferràs	Accepta
	Joan Roca Martorell	Accepta
	Joan Soliguer Artau	Accepta
	Joan Cantí Canals	Accepta
	Josep Tarragó Hortals	Accepta

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [9007/01]

La tensió va manifestar-se amb tota la cruesa durant la Junta extraordinària d'accionistes que va dur-se a terme, en segona convocatòria, el dia 7 d'agost de 1931 (Taula 39). En l'ordre del dia hi havia prevista una modificació estatutària que havia de fer possible la celebració de les juntes amb una reducció del nombre d'accions presentades,⁴⁹⁹ la revocació del permís atorgat al Consell d'Administració per dur a terme

⁴⁹⁹ El nou redactat de l'article 25 expressava el següent «La Junta General Ordinaria se considerará legalmente constituida cualquiera que sea el número de los accionistas». Encara que la modificació va ser aprovada per unanimitat, no va estalviar el problema quan es van voler convocar Juntes extraordinàries. Font: *Juntes...* FGC Fons FMGP [9007/01]

una nova emissió d'obligacions,⁵⁰⁰ el nomenament de nous consellers —que va resultar problemàtica perquè tres dels escollits, que havien format part del Consell sortint, van insistir en la seva dimissió irrevocable— i la decisió d'auditar la Societat, encàrrec que es va confiar a *Mc Auliffe, Davis & Hope, Chartered Accountants*.⁵⁰¹

D'entre tots els punts de l'ordre del dia que van ser aprovats, el que més via calia que fes, per al nou Consell d'Administració, era el de l'auditoria. Amb el resultat es volia disposar de la informació imprescindible per poder intervenir la marxa de la Societat i establir-la financerament. Tanmateix, hi havia decisions que no podien esperar i el Consell va haver d'obrar amb resolució per tal d'evitar el col·lapse. En primer lloc, va perseguir la fixació del deute als creditors, l'import total del qual no resultava fàcil de conèixer. Hi havia dos creditors principals, el contractista Pallás y Gamandé i la Sociedad Española Brown Boveri, però també un reguitzell de petits creditors als quals se li devia una suma que no hem pogut precisar però que devia ser important, pel fet que el Consell d'Administració va mostrar-se decidit a satisfer-los el deute tot i que va haver de limitar la despesa per aquest concepte a cent mil pessetes.⁵⁰²

Resulta a endegar el redreçament de la Societat, el Consell d'Administració va acordar sol·licitar la presència de Josep Gamandé, soci fundador de la constructora Pallás y Gamandé, per tal d'aclarir la quantitat que se'ls devia. Significativament, el Consell no havia estat capaç de consensuar prèviament una posició unànime sobre la possible penalització que poguessin imposar al contractista pel retard en l'execució de les obres. Si Joaquim Cuyàs Ferràs, Josep Tarragó Lostals i Joan Roca Martorell⁵⁰³, que representaven el petit accionista, exigien que se'ls apliqués una penalització del 50% sobre els beneficis obtinguts, el president, Miquel Alejandro Casas, i els que representaven els interessos del llavors fallit Banc de Catalunya, van imposar el criteri de mirar de descomptar-los només cent mil pessetes, que és tot el que es va aconseguir. En

⁵⁰⁰ Es tracta de l'autorització derivada de la proposta presentada per Josep Rogent Pedrosa, de la qual ell mateix d'havia convençut de la impossibilitat de tirar-la endavant. La retirada de l'opció també va ser aprovada per unanimitat.

⁵⁰¹ *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*, sessió de 8 d'agost de 1931. FGC Fons FMGP [9008/01]

⁵⁰² Entre els creditors hi havia Fill de Miquel Mateu, S.A., Anglo Española de Electricidad, S.A., Pirelli, Siemens i un llarg etcètera que incloïa, fins i tot, l'arquitecte Josep Danés i Torras, al qual se li devien 1.500 pessetes en concepte d'honoraris i que havia interposat un plet a la Societat. Danés era, a més, accionista i obligacionista d'FMGP i es va posicionar clarament en el bàndol dels petits accionistes. De la seva posició se'n parlarà més endavant, quan l'afer de la Generalitat amb Núria.

⁵⁰³ Joan Roca Martorell expressaria una actitud fortament combativa contra el crèdit que exhibia Pallás y Gamandé, com veurem tot seguit, i esdevindrà el representant dels obligacionistes en el Consell d'Administració després de la Guerra Civil i fins ben entrada la dècada dels anys 60.

presència del contractista i dels lletrats que assistien les parts, el 29 de setembre de 1931, es va fixar el deute a Pallás y Gamandé en nou-centes mil pessetes, «obligandose [FMGP] a satisfacer esta cantidad en el plazo de dos años, satisfaciendo el interés del 6% anual».⁵⁰⁴ Hem apuntat anteriorment que ningú no estava disposat a donar cap treva i, en conseqüència, durant la Junta General que va tenir lloc el 29 de setembre, la solució per al deute amb el contractista, quan va ser anunciada pel president de la Societat, va promoure un acalorat debat entre els accionistes, la major part dels quals es mostrava disconforme amb els termes de la solució. Un qüestionament que el president va aturar quan va sentenciar, lacònicament, «que no hay que olvidar que el acreedor impone sus condiciones a las que tiene que sujetarse en definitiva el deudor».⁵⁰⁵ Però hi havia accionistes que es resistien, encara anaven més enllà i proposaven de no pagar els creditors. El raonament dels accionistes crítics amb l'acord tenia un fonament considerable des de l'òptica que el presentaven, que no era una altra que la de la situació general de la indústria ferroviària, nacional i internacional, que es trobava en fallida i que havia decidit dilatar o suspendre pagaments.⁵⁰⁶ Sense fer-los cas, el president Alejandro, decidit a satisfer el programa de pagaments a la constructora Pallás y Gamandé, va proposar l'establiment d'una hipoteca sobre la línia de Núria i va expressar públicament la confiança en què passats els dos anys de termini per la qual es constituïria, «podran buscarse las soluciones que se crean convenientes». Amb tot, va sorgir una altra qüestió que encara va promoure més enrenou: l'anunci que va fer l'accionista Joan Nualart Palet⁵⁰⁷ que amb motiu de l'ampliació de capital de 1928 la Societat havia emès deu mil

⁵⁰⁴ El Consell tampoc no va poder imposar el 5% d'interès, com havia pretès. Font: *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 29 de setembre de 1931. FGC Fons FMGP [9008/01]

⁵⁰⁵ *Junta General Extraordinària d'accionistes*, de 29 de setembre de 1931. FGC Fons FMGP [9007/01]

⁵⁰⁶ «La situación de la mayoría de las compañías ferroviarias es quizás más crítica que la de ésta, y detalla [Joan Rogent Massó] la cuenta de las recaudaciones efectuadas» *Junta General Extraordinària d'accionistes*, de 19 de setembre de 1931. FMGP [9007/01]; En aquest sentit, cal recordar la situació que havíem presentat, a la llum de la bibliografia sobre la temàtica, que és abundosa, quan vam explicar la renúncia d'FMGP al Nuevo Régimen Ferroviario. També, considerem que fa referència a la Llei de 12 de novembre de 1869 i, sobre aquest particular, CERDÀ, F. I SANCHO, I. (2001). *Fallides i suspensions de pagaments: Claus per a la reforma concursal*. Servei d'Estudis de La Caixa, p.15.

⁵⁰⁷ Els germans Joan i Ramon Nualart Palet, industrials llaners terrassencs. Joan Nualart havia estat nomenat pel govern de Primo de Rivera regidor a l'Ajuntament de Barcelona, el 1924. Obtindran un gran protagonisme en aquesta etapa per la seva beligerància contra les decisions del Consell d'Administració i, en general, contra tot el que suposés una victòria dels interessos de la Comissió liquidadora del Banc de Catalunya i un tracte de favor amb els creditors Pallás y Gamandé i Brown Boveri. L'actitud que van mantenir ens fa pensar que el seu paquet d'accions provenia del difunt Joan Marcet Palet, que havia estat Conseller de la Societat, que representava La Agrícola Regional, S.A. (LARSA). i que era cosí germà de l'abat Marcet de Montserrat.

cèdules beneficiàries a les quals no s'hi havia assignat valor.⁵⁰⁸ Nualart assegurava que la col·locació de les cèdules en el mercat havia proporcionat als seus tenedors un benefici de més de sis-centes mil pessetes.⁵⁰⁹ Com no podia ser d'una altra manera, el declarant va ser immediatament interromput pels crits d'alguns accionistes que reclamaven conèixer el nom de les persones a les quals havien estat lliurades les expressades cèdules, i també per quin motiu «se regalaron doscientas mil pesetas a los antiguos accionistas y por qué se pagó el dividendo con el producto de la subscripción», per acabar exigint, finalment, la revisió de la comptabilitat de la Societat.⁵¹⁰

L'encara conseller delegat, Josep Rogent Pedrosa, que havia anunciat la seva predisposició a assumir qualsevol responsabilitat respecte de la gestió de la Societat, va aclarir-los que tot plegat era conseqüència de l'emissió d'obligacions de 1925, que havia estat feta amb crebant. L'afirmació de Rogent devia sorprendre prou la concurrència perquè una part de l'accionariat exigís, de viva veu, que aquelles afirmacions constessin en l'acta de la sessió. Ramon Albó Martí, que també hi era, va prendre la paraula per manifestar que «siempre se hace responsable de sus actos y que siempre se halla del lado de los accionistas para defender los intereses de la Cia., que cree en el porvenir de la Sociedad, que no es pesimista y que estudiando bien el asunto podrá hallarse adecuada

⁵⁰⁸ Segons Joan Nualartles cèdules «han ocasionado un perjuicio a la Compañía, a su juicio [de Nualart] de más de ciento setenta y ocho mil ptas. de las cuales corresponden unas ciento veintiocho mil aproximadamente a las siete mil doscientas emitidas de más, lo cual podía evitarse señalando el valor de una ptas. por cédula.» En: *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 29 de setembre de 1931. FGC Fons FMGP [9008/01]

⁵⁰⁹ Considerem les cèdules beneficiàries un tipus d'acció preferent o privilegiada. Les accions preferents i les privilegiades no havien estat gaire comunes a les empreses ferroviàries espanyoles que, majoritàriament, s'havien finançat a través d'obligacions i d'accions ordinàries. Les accions preferents van ser regulades pel *Proyecto de Reforma del Código de Comercio de 19 de agosto de 1926*. La Compañía General de los Ferrocarriles Catalanes (CGFC) i Ferrocarriles de Cataluña (F.C.) van servir-se d'instruments financers semblants. Sobre la qüestió: VILLACORTA HERNÁNDEZ, M. A. (2009). «La financiación por medio de Acciones Privilegiadas. Una reflexión sobre su aplicación en algunas empresas ferroviarias españolas durante el siglo XX», *Pecunia: Revista de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales*. Universidad de León, p. 285-318.

⁵¹⁰ Durant el Consell d'Administració de 7 d'octubre de 1931 Josep Rogent Pedrosa va donar comptes de les Cèdules beneficiàries, que havien estat repartides, el 1928, de la manera següent (una cèdula a raó de deu accions): Banc de Catalunya, 2.360; per al pool de bancs asseguradors de l'emissió d'accions (Banc de Catalunya, Banca Soler i Torra Germans, Banc Hispano Colonial, Banc Urquijo Catalán, 4.720; per arrodonir les accions dels banc, 40; per a 4.000 accions antigues, 400; per al Consell d'Administració, 1.100 (a raó d'100 per 11); en cartera, 1.320. Les 10.000 cèdules beneficiàries van ser creades sense fixar-ne un valor nominal ni representació de capital. Tindrien dret a percebre la meitat dels beneficis líquids que resultessin una vegada les accions haguessin percebut el 7% del seu valor nominal. En cas de dissolució, liquidació venda o traspàs de la Societat, les cèdules beneficiàries tindrien dret a la meitat del líquid que resultés després que les accions haguessin reintegrat tot el capital social i els beneficis que poguessin correspondre pel tot o part de l'exercici transcorregut. Font: *Llibre d'Actes del Consell d'Administració, sessió de 7 d'octubre de 1931*. FGC Fons FMGP [9008/01].

solución». La intervenció de l'antic president va promoure una nova proposició per part d'algun accionista en el sentit que Albó tornés a formar part del Consell d'Administració, la qual cosa, segons va afirmar el president Alejandro, era presa en consideració. La sessió es va cloure amb la preceptiva votació de l'autorització al Consell d'Administració, perquè pogués procedir a la constitució de la hipoteca, que va ser concedida pel pes de les deu mil accions del Banc de Catalunya que representava Miquel Alejandro i no sense les reticències d'alguns accionistes que van ser expressades, també, de viva veu. El resultat suposava una alenada per als nous gestors de la Societat, que guanyava temps per negociar amb l'altre gran creditor, Brown Boveri, mentre esperava les conclusions de l'equip d'auditors.

Entre la tensa Junta extraordinària d'accionistes de 29 de setembre de 1931, i la clarament tumultuosa de 25 de gener de 1932, que suposaria la defenestració del Consell d'Administració d'FMGP que presidia Miquel Alejandro, aquell equip va reunir-se en dinou ocasions. El nombre no pot sinó cridar-nos l'atenció. Mostra amb claredat la urgència de la situació per la qual passava la Societat. En aquesta etapa les posicions dels membres del Consell van estar sovint enfrontades però, en general, exposen un denominador comú: l'esforç conjunt per evitar el col·lapse i la fallida. L'esforç va esdevenir una obstinació i no era gratuïta: cal relacionar-la amb el simbolisme dels llocs en els quals es desenvolupava el negoci. Aquest detall havia estat decisiu en la conceptualització i construcció del projecte societari i, encara llavors, connotava decisivament les actituds dels que, de per grat o per força, n'havien pres el timó. Amb aquest afany, doncs, el Consell d'Administració va escripturar la hipoteca de la línia de Núria en favor de Pallás y Gamandé⁵¹¹ i va emprendre les negociacions amb Brown Boveri, per tal d'evitar que el proveïdor executés un procediment judicial per impagament contra FMGP.

⁵¹¹ En una decisió de darrera hora, que no va tenir èxit, els germans Joan i Ramon Nualart Palet van entrevistar-se amb Miquel Alejandro i van oferir les seves accions en garantia per tal que es rescindís el conveni subscrit amb Pallás y Gamandé i no es constituís la hipoteca. Els Nualart (Joan Nualart havia estat nomenat "Comisario Contador") seguirán burxant, la qual cosa promourà la queixa reiterada del conseller Joan Rogent Massó. Com es veurà més endavant, durant el conflicte amb els obligacionistes, els petits inversos es malfiaven de la constructora, a la qual acusaven de cobrar dues vegades. És a dir, que no només no se'ls devien diners, sinó que era la constructora la que estava en deute amb FMGP. La hipoteca va constituir-se el 1 d'octubre de 1931 davant del notari Eladi Crehuet. En ella s'hi reconeixia el deute de 900.000 pessetes, pagadors a dos anys amb un interès del 6%. Font: *Diversos. Obligacionistes, propostes de conveni...* FGC Fons FMGP [8005/03]

Per poder abordar l'afer amb Brown Boveri calia conèixer-ne els detalls. Clarament, aquell Consell d'Administració els desconeixia i així li va etzibar el president, Miquel Alejandro, al conseller Joan Rogent Massó quan aquest va explicar que l'havien visitat dos representants de l'empresa suïssa per expressar-li la predisposició a un allargament de tres mesos en el termini d'execució de les lletres que havien estat girades sense fons.⁵¹² Alejandro, enginyer industrial de professió i amb una dilatada experiència en la gerència de negocis de volada, es va adonar que abans que cap altra cosa calia fixar el deute en pessetes «a fin de evitar las oscilaciones del cambio a cuyo efecto cree necesario una entrevista con los representantes de la citada casa». La fixació en pessetes no era cosa fàcil. Tampoc ho era l'adquisició de francs suïssos en la quantitat requerida. La qüestió va promoure diferents reunions i un viatge a Madrid, a primers de desembre. Però el temps passava i l'acord amb Brown Boveri no arribava. El resultat de les converses va resultar decebedor i «como detalle de las mismas se infiere que nuestra Sociedad no está en condiciones de poder cumplimentar [las] cláusulas que impone el Banco de Cataluña para la posibilidad de adquirir francos suizos y el Consejo desiste, de momento, de continuar estas gestiones». El Consell va obtenir dels suïssos, només, un pírric allargament del venciment de les lletres per tres mesos més.

Mentre la solució amb Brown Boveri s'allunyava, els recels per la signatura de la hipoteca recentment subscripta amb Pallás y Gamandé ressuscitaven amb força. Les crítiques les esperonaven els germans Joan i Ramon Nualart Palet. Segons es desprèn de les actes del Consell ambdós havien iniciat una campanya —de ben segur que amb suport del petit accionariat— per recollir còpies de tots els moviments de caixa de la Societat en el període de construcció de la línia de Núria. De resultes, escampaven sospites sobre les decisions preses en l'etapa anterior, però també trepitjaven la tasca auditora que mirava de fer el nou Consell. Encara més enllà, cal que emmarquem l'actitud hipercrítica dels Nualart, i fins i tot del Consell d'administració, en la febre revisionista de tot el que s'hagués dut a terme durant el període del directori de Primo de Rivera, que havia passat a estar sota la sospita de la corrupció. Per prova conclouent, hem de dir que el consistori de Ribes de Freser en aquesta nova etapa també desconfiaria dels convenis subscrits pels seus predecessors amb FMGP. Afegim, a més, que hi havia un detall que contribuïa a

⁵¹² «El Sr. Presidente dice que precisa, en primer término conocer exactamente los términos del contrato celbrado con la Brown-Boveri, a cuyo efecto examina el Consejo el contrato de referencia». Font: *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 15 d'octubre de 1931. FGC Fons FMGP [9008/01]

fomentar els dubtes dels accionistes: que es confirmava que la línia de Núria havia estat inaugurada en precari i que calia prosseguir les obres. En efecte, l'enginyer director, Montserrat Fenech, havia presentat una llista d'obres per fer que considerava imprescindibles per assegurar el funcionament del tren, que valorava gairebé en un milió de pessetes i que també preveia de contractar al contractista Pallás y Gamandé. Entre totes les obres previstes la que l'enginyer considerava més urgent era la defensa de les sortides del túnel del Salt del Sastre, que calia fer, assegurava, aquella mateixa tardor. Prudent, abans d'encarregar l'execució de cap altra obra, el Consell d'Administració va prendre la decisió «que el consejero [Joan] Soliguer [Artau] estudie detenidamente este asunto, así como la conveniencia de formular un plan general de muros de contención». Finalment, s'acabaria ampliant l'objectiu perquè els consellers Joan Roca Martorell, Joaquim Cuyàs Ferràs i el mateix Soliguer «formulen un informe relativo a la construcción del ferrocarril eléctrico Ribas-Caralps-Nuria». ⁵¹³ Simultàniament, es desautoritzava públicament la tasca d'assetjament que duïen a terme Joan i Ramon Nualart Palet.

El treball de la comissió escrutadora va afegir un degoteig de dubtes, que no de solucions, sobre les obres del Ribes-Núria. En la sessió immediatament posterior al seu nomenament, el 20 d'octubre, va anunciar que trobaven incompreensible que el contractista Pallás y Gamandé hagués denunciat el contracte només tres mesos després d'haver-lo signat, la primavera de 1929, quan només havia certificat obres per valor de tres-centes mil pessetes. Per conseqüència va exigir al contractista «exhiban al mismo [al Consell d'Administració] todos cuantos comprobantes relativos a la obra de construcción del ferrocarril de Nuria obren en su poder». ⁵¹⁴ Mentrestant el contractista presentava la documentació sol·licitada —no hem localitzat cap prova que l'arribés a presentar— sorgien unes altres irregularitats que l'afectaven. En aquest cas tenien a veure amb les factures pendents que havien presentat els restauradors de Ribes de Freser en les quals s'hi anotaven grans despeses efectuades per Josep Gamandé i Josep Pallàs, o representants de la seva empresa, que el Consell considerava que de cap manera havia de pagar la Societat. Tot plegat va quedar, només, en les manifestacions de sorpresa i enuig.

Mentrestant, Montserrat Fenech insistia en la necessitat de construir les defenses del Salt del Sastre. La posició de l'enginyer director en aquells dies no devia ser tan ferma

⁵¹³ *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 15 d'octubre de 1931. FGC Fons FMGP [9008/01]; Joan Soliguer Artau (Barcelona, 1888-1947) era enginyer industrial. Sembla que en aquest Consell, amb Joan Cantí, també representaven la Comissió liquidadora del Banc de Catalunya.

⁵¹⁴ *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 20 d'octubre de 1931. FGC Fons FMGP [9008/01]

com ho havia estat un temps abans, pel fet que les seves propostes es presentaven al Consell avalades sempre pel criteri del conseller Joan Soliguer Artau. En tot cas, Fenech hi insistia però matisava que en comptes d'emprendre la construcció de les defenses amb formigó armat, amb un cost aproximat de vint-i-set mil pessetes, podien fer-se amb fusta, la qual cosa reduïa el cost a dinou mil. Però el Consell no va autoritzar ni una cosa ni l'altra davant la clamorosa falta de diners per executar-les, la qual cosa va comunicar a l'enginyer director. Fenech, encara, va insistir-hi i va argumentar que el Salt del Sastre és «sin duda alguna uno de los más peligrosos de la línea, ya que en el invierno pasado se produjeron en dicho lugar desprendimientos de tierra y rocas que obstruyeron la línea». Sí van construir-se unes altres defenses, el pressupost de les quals —setanta quatre mil pessetes— devia haver estat prèviament aprovat per Josep Rogent Pedrosa, i que es van completar aquella tardor sense que hàgim pogut conèixer-ne els detalls. A més, sense diners al calaix per construir l'estació de Núria, que havia d'haver-se fet l'estiu de 1931, es va decidir desmuntar el barracó de fusta que havien ocupat els obrers al Pla de Sallent i traslladar-lo a Núria perquè fes d'estació provisional. L'absència de l'estació a Núria també suposava que no hi havia cap aixopluc per als combois, per la qual cosa el Consell va autoritzar Fenech perquè posés portes al túnel d'accés a la Vall, perquè fes la funció de cotxera.

El Consell va haver de prendre els darrers mesos de 1931 unes altres decisions que suposaven una dràstica reducció de la despesa i dels costos d'explotació. Encara, va haver de conèixer que els terrenys ocupats pel ferrocarril a Ribes i Queralbs estaven per acabar de pagar, la qual notícia va inscriure en l'acta del dia 28 de desembre amb un significatiu «el Consejo se entera...».⁵¹⁵ Com també s'assabentava que els tractes a Núria no s'havien fet amb el bisbat d'Urgell sinó amb una entitat, Santuario de Núria, que, llavors, ningú no reconeixia.⁵¹⁶ Un desacord que va servir perquè el bisbe Justí Guitart

⁵¹⁵ Els terrenys acabarien de pagar-se el 1934. Possiblement, la fórmula del lloguer amb opció de compra havia estat triada pel fet que molts propietaris no disposaven de títols de propietat dels seus terrenys, que van haver de fer-se. Les despeses de les gestions del procurador encarregat d'escripturar van anar a càrrec de la Societat.

⁵¹⁶ «A continuación el propio Sr. [Ferran] Benet [Rasbó] [l]letrat contractat pel Consell perquè l'assessorés] da cuenta de una entrevista que tuvo el honor de sostener con su amigo y discípulo el Il. Sr. Obispo de Urgel, Don Justino Guitart, en la que hablaron de diferentes asuntos y contratos que relacionados con Nuria, existen urgentes entre el Sr. Obispo y esta Sdad. El Sr. Benet quedo agradecido de la amabilidad del Sr. Obispo però como desconoce "Valle y Santuario de Nuria" a que se refieren dichos contratos y a fin de estudiarlos con mayor conocimiento de causa, aceptó de su Il. Sr. la invitación que hizo para que a la mejor ocasión y acompañado de algun miembro de la Consejo se decidan a hacer una visita a Nuria que les ponga en antecedentes que tiendan a mejorar el porvenir de ambos intereses». Font: *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 22 de gener de 1932. FGC Fons FMGP [9008/01]

convidés el Consell d'Administració d'FMGP a una visita a Núria, davant l'evidència que cap dels seus membres havia visitat mai la vall. Per si tot el que passava fos poc, va arribar el resultat de l'auditoria que havia estat encomanada a *Mc Auliffe, Davis & Hope* amb uns resultats que anunciaven que les coses encara podien anar pitjor.

El resultat de l'auditoria i la dimissió definitiva de Josep Rogent Pedrosa

Les conclusions dels auditors revelaven unes irregularitats importants i unes altres, de decisives. Entre les que podem considerar importants cal situar l'absència d'amortitzacions en alguns dels comptes de la societat. Era el cas del compte de l'actiu del ferrocarril de Monistrol a Montserrat. Aquest factor acusava una rellevància especial en aquella línia pel que significava l'envelliment de les instal·lacions fixes i el parc mòbil, així mateix de les eines del taller que, pel que s'especificava en l'anàlisi del compte de petites explotacions, eren substancialment les mateixes que havien estat inscrites en l'inventari del 1893.⁵¹⁷ Pel que fa al passiu, l'auditoria descrivia el creixement del capital social de la Societat, des de les primitives 6.000 accions amb què va ser constituïda el 1881, per un valor de 1.500.000 pessetes, fins a la gran ampliació de 1928 en què aquell va assolir els 14.000.000 de pessetes. S'entretenia, després, en la descripció del procés d'absorció de la CAFA els detalls del qual confirmaven que es va instrumentar com un gran negoci per als seus selectes accionistes, laics i religiosos. També ho feia amb les cèdules beneficiàries i, finalment, en les obligacions hipotecàries. En l'anàlisi dels comptes de la construcció a Núria no hi trobava irregularitats, a desgrat, suposem, dels germans Nualart Palet i dels accionistes que els feien costat, perquè la despesa inscrita als llibres de comptabilitat s'ajustava a les certificacions fetes al contractista. S'atrevien, tot i que manifestant la necessària prudència, a proporcionar una previsió de la marxa del negoci de la Societat, que mostrava una gran similitud amb la que havia ofert Josep Rogent sis mesos enrere, i que la realitat desmentiria ben aviat (Taula 40).⁵¹⁸

⁵¹⁷ El fons documental de la Societat conserva un copiós expedient d'inventaris, del 1893 al 1954, que facilita la confirmació de l'afirmació dels auditors. FGC Font FMGP [6002/01]

⁵¹⁸ Amb motiu de la sol·licitud de concessió del funicular al Coll de Finestrelles, el març de 1932, l'informe de la 2ª Divisió Inspectora de Ferrocarrils incloïa, en les diferents esmenes al projecte tècnic, un sorprenent comentari a l'escàs nombre de visitants del Santuari: «Cree el que suscribe que ese funicular no será, al menos de momento, de grandes rendimientos, porque el número de personas que sube anualmente a Nuria es poco importante (unas 20.000) y hay que tener presente que, como los viajeros se aglomeran en días determinados, y la capacidad de transporte de los funiculares aéreos es pequeña, solo puede contarse que

Taula 40. Principals magnituds econòmiques d'FMGP, representades en l'auditoria d'1 d'octubre de 1931.

ACTIU	Ferrocarril Monistrol a Montserrat	2.258.205,00
	Material mòbil (Monistrol-Montserrat)	1.199.022,47
	Compte d'obres	31.095,04
	Funicular de Montserrat a Sant Joan	1.387.191,48
	Funicular de Montserrat a la Santa Cova	997.299,35
	Ferrocarril elèctric de Ribes a Núria	11.575.660,74
	Expropiació de finques (Ribes-Núria)	253.820,47
	Bens no reversibles (Monistrol-Montserrat)	136.000,00
	Despeses d'emissió (accions i obligacions)	1.476.159,80
	Camí de Sant Jeroni	14.705,00
	Adquisició funicular Collbató-Montserrat	523.871,68
	Petites explotacions	33.812,93
	Materials inventariats	42.856,70
	Eines	35.927,35
	Mobiliari	47.350,20
	Accions en dipòsit	275.000,00
	PASSIU	Capital Social
Cèdules beneficiàries		-----
Fons de reserva		87.336,48
Fons per a la renovació de material		153.589,30
Obligacions emissió de 1891		205.500,00
Obligacions 6% (1923-1925)		4.850.000,00
Garantia del Consell d'Administració		275.000,00
ACTIU I PASSIU FLOTANT (a 31 de juliol de 1931)		
ACTIU	Deutors per comte corrent	119.874,20
	Compte de dipòsits	17.951,19
	Deutors diversos	97.310,01
	Caixa i bancs	633.873,81
PASSIU	Garantia del personal	13.000,00
	Caixa d'estalvis del personal	17.778,48
	Impostos a pagar	14.635,02
	Assegurança obligatòria (S.O.V.)	2.185,60
	Diversos creditors	2.340.407,80

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [7008/13]

Si les circumstàncies que tenallaven la Societat només fossin les descrites, potser, el Consell d'administració hauria conclòs que els seus predecessors havien plegat precipitadament. Era el que els havia recriminat un bon nombre de petits accionistes el setembre de 1931. Però n'hi havia unes altres circumstàncies, decisives, que comprometien seriosament el futur de la Societat. Demostraven que els antics gestors havien tingut un capteniment semblant del que ha advertit l'historiador Pere Pascual per

utilizarán este ferrocarril aquellas personas en proporción reducida. Tal extremo, en realidad, no interesa a la Administración puesto que, como dijimos, se solicita la concesión del funicular sin garantía ni subvención de ninguna clase» Memòria d'un funicular aeri al Coll de Finestrelles, 1932. FGC Fons FMGP [3009/10]

al negoci ferroviari espanyol en general. Pascual ha demostrat que l'estabilitat econòmica i els rendiments del capital de l'empresa ferroviària es bastien sobre la construcció de noves línies, des de la certesa que tenien els seus promotors que la realització de les obres de construcció els proporcionaria uns ingressos molt lucratius. Fins i tot, diu l'historiador, aquella pràctica «había servido de tapadera, desde 1875, para repartir elevados dividendos entre un accionariado sediento de obtener el esperado fruto de los capitales desembolsados.»⁵¹⁹

Així, Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes, que havia estat pomposament adquirida el 1923 per «un grup de catòlics i catalans» amb el lloable objectiu d'acostar les simbòliques muntanyes, catalanes i cristianes, al cor d'unes ciutats que s'engolfaven, demostrava haver-se comportat com tantes altres empreses ferroviàries, després que havia construït el seu creixement estructural sobre la base, tan coneguda pels especuladors, d'empendre successives ampliacions del negoci per amagar-ne l'escassa viabilitat. Una dinàmica perversa sobre la qual havia caigut de manera implacable la conjuntura econòmica negativa derivada, així mateix, d'unes altres ànsies especuladores enfollides que tenien la seva part de responsabilitat en la gravíssima crisi internacional que s'escampava pel món des del 1929 i, de retruc, en el fracàs de la política financera del directori de Primo de Rivera. Els petits accionistes descobrien que els arguments benivolents, de caire moral, que tant havien cridat l'atenció de l'opinió pública catalana, especialment a partir de 1925, i que havien afavorit els interessos de la Societat, no havien resultat incompatibles amb l'exercici d'unes pràctiques especuladores. I ells, els petits accionistes i obligacionistes, sempre cobdiciosos, havien menjat novament l'esquer.⁵²⁰ Per corollari d'unes conclusions funestes, l'auditoria deixava meridianament clar que la càrrega dels interessos de les obligacions excedia el superàvit del producte del capital, per la qual cosa aquest havia perdut la capacitat de fer front a les càrregues financeres. Es feia inevitable la suspensió de pagaments.⁵²¹

⁵¹⁹ PASCUAL DOMÈNECH, P. (1998). *La construcción y financiación de la red ferroviaria catalana (1843-1898)*. Monografías de historia industrial. Universitat de Barcelona.

⁵²⁰ És necessari recordar, aquí, l'auditoria que d'FMGP havia fet, el 1923, la *XIV Comisión investigadora de la situación económica de las empresas de ferrocarriles*, de la qual hem parlat en un apartat anterior, que ja havia detectat pràctiques d'artifici comptable en la gestió dels propietaris suïssos que, pel que es descobria llavors, havien estat prosseguides —ben apres tenien la llició— pels propietaris catalans. Font: *XIV Comisión Investigadora de la Situación Económica de las empresas de Ferrocarriles. Informes sobre la "Societat F:M.G.P." concesionaria dl cremallera de Monistrol a Montserrat, 1.923*. FGC Fons FMGP [7007/06]

⁵²¹ *Estado demostrativo de los gastos ingresos y reparto de beneficios correspondientes a los años 1922 a 1930*. FGC Fons FMGP [7008/13]

Amb uns resultats semblants sobre la taula el Consell d'Administració no tenia cap altra alternativa que convocar una nova junta extraordinària d'accionistes. Havia de comunicar-los que «no hay otra solución que la de suspender el cumplimiento del servicio financiero de las obligaciones tanto de intereses como de amortización».⁵²² Després de moltes dificultats va aconseguir reunir els accionistes el 25 de gener de 1932. Abans d'aquesta data, però, Josep Rogent Pedrosa i el seu fill, Joan Rogent Massó van presentar la dimissió, però no sense que els suposés un bon embolic.

El 4 de desembre de 1931 Miquel Alexandre, president d'FMGP, va fer saber als membres del Consell d'Administració que Josep Rogent Pedrosa i Joan Rogent Massó havien presentat la dimissió dels seus càrrecs amb caràcter irrevocable.⁵²³ Les dimissions van ser acceptades sense discussió. Diligentment, es va procedir a la revocació dels poders que havien estat concedits a Josep Rogent el 1928, traspasant-los, després de modificar els estatuts socials, al president, Miquel Alexandre Casas, «para que este sin limitaciones ni trabas de ningun genero pueda firmar cuantas escrituras, requerimientos, solicitudes y demás escritos sean convenientes a los fines indicados».⁵²⁴

La marxa de Josep Rogent va donar lloc un afer confús. El President va posar de manifest que a la caixa de la Societat hi havia una diferència de noranta-cinc mil cent setanta-una pessetes, les quals van ser reclamades al gerent dimissionari. Uns dies abans, Rogent havia afirmat en una carta datada en 19 de desembre el compromís d'ingressar els diners. Ell mateix aclaria que el 5 de novembre el saldo deutor ascendia a 230.000 pessetes, una suma que havia satisfet el primer de desembre després que havia ingressat els diners en el compte que la Societat havia obert en el Banc d'Espanya, de resultes de la fallida del Banc de Catalunya. Per sorpresa del propi Rogent, «se me comunico que el saldo contra mi, que creía era como queda expuesto de ptas. 230.000 había aumentado en ptas. 145.000 y esto alteró por completo las previsiones que yo había hecho y a pesar de ello ingresé en cuatro del actual [4 de desembre de 1931] en la cuenta del Banco de España de esta Sociedad ptas. 50.000, con lo que quedó el saldo reducido a las ptas. 95.171, que Vdes. reclaman».⁵²⁵ Tot seguit es mostrava disposat a satisfer els diners reclamats abans

⁵²² *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 31 d'octubre de 1931. FGC Fons FMGP [9008/01]

⁵²³ En substitució dels Rogent es va incorporar al Consell Manuel Isern Vilanova, a partir del 14 de desembre de 1931.

⁵²⁴ *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 4 de desembre de 1931. FGC Fons FMGP [9008/01]

⁵²⁵ *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Carta de Josep Rogent Padrosa, copiada literalment en l'acta de la sessió de 21 de desembre de 1931. FGC Fons FMGP [9008/01]

de l'acabament de l'any. Ara bé, la predisposició a fer els pagaments no amagava la seva perplexitat i, en conseqüència,

ratifico en todas sus partes el contenido de mi carta de cinco de noviembre último [que no coneixem] y debo añadir a la misma que aun que estoy conforme en aceptar la resultancia de los libros de contabilidad de la Sociedad, cuya minuciosa revisión me reservo llevar a cabo, pero como las fundades sospechas que abrigo acerca la irregularidad de la caja no es prudente confiarlas a una carta, creo que lo mejor sería que el Consejo designase una persona de su absoluta confianza con quien pueda tratar este asunto.⁵²⁶

L'amenaça que contenia l'escrit de Josep Rogent no va agradar gens els membres del Consell d'administració, que van delegar en el seu lletrat assessor, Ferran Benet Rasbó, perquè aclarís els fets amb Rogent, això sí, comunicant-li que els membres del Consell havien fet les indagacions suficients per «definir y concretar los hechos que pudieran originar responsabilidades con referencia a pasadas actuaciones del anterior Consejo y especialmente de su Consejero delegado.»⁵²⁷ Francesc Benet va entrevistar-se amb Rogent. No coneixem els detalls de la reunió, ni l'abast de les amenaces d'uns i altres. Tampoc hem pogut aclarir per què Josep Rogent havia disposat d'una quantitat tan important de diners de la caixa de la Societat però sospitem que els havia fet arribar a Guitart per agilitzar la construcció dels pavellons del Santuari.⁵²⁸ El fet és que, a mitjans de gener de 1932, Rogent els va girar una lletra per la quantitat que se li reclamava, pagadora a trenta dies, tot i que, per torna, va reclamar el 2% de benefici de les explotacions al qual tenia dret des del 1928, quan se li havien atorgat plens poders, i que mai no havia percebut. El Consell, que va tractar aquesta qüestió el 16 de gener de 1932, va donar-se per assabentat però no va fer cap altra gestió perquè tampoc no va poder.

El Consell presidit per Miquel Alejandro Casas (Taula 41) hauria de plegar de mala manera i davant de notari el 13 de febrer de 1932, després d'ensopegar en dues juntes prèvies —el 25 de gener i el 6 de febrer— contra uns accionistes extraordinàriament predisposats a la brega. En el seu haver s'hi comptava l'assoliment d'un molt discutit acord amb el contractista de les obres de Núria, Pallás y Gamandé en forma d'hipoteca de la línia, però no amb el proveïdor de les locomotores i de

⁵²⁶ *Ibid.*

⁵²⁷ *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 21 de desembre de 1931. FGC Fons FMGP [9008/01]. No hem localitzat la documentació a què es fa referència.

⁵²⁸ El finançament del Santuari de Núria el tractem al capítol «El finançament del Santuari, les condicions d'FMGP i el projecte d'un gran hotel», p. 324.

l'aparellatge elèctric de la línia, Brown Boveri. L'haver pagat uns creditors menors, però no uns altres. L'haver iniciat un pla d'economies que carregava els sacrificis en els treballadors, als quals se'ls rebaixava el sou, i en els petits inversors, als quals se'ls negava el rendiment del capital que havien invertit, que, a més, es va demostrar del tot insuficient per establir la Societat, perquè en acabar l'any es va veure que els resultats de l'explotació eren molt pitjors del que havien estat previstos. Com a contrapès, va sol·licitar la concessió d'un funicular de Núria a Finestrelles,⁵²⁹ per procurar el «fomento del turismo en aquella región», i va trobar un local apropiat per traslladar-hi la seu social —l'antiga seu del carrer d'Aragó pertanyia a Josep Rogent— que instal·laria en el tercer pis del número 26 del Passeig de Gràcia. Per acabar-ho d'adobar, el puntal que suportava Alejandro, les 10.000 accions del Banc de Catalunya, tenia una feblesa que els petits accionistes sabrien aprofitar en el seu benefici.

Taula 41. Composició del Consell d'Administració d'FMGP després de la sortida dels Rogent, el 14 de desembre de 1931.

President	Miquel Alejandro Casas
Consellers	Joaquim Cuyàs Ferràs
	Joan Roca Martorell
	Joan Soliguer Artau
	Joan Cantí Canals
	Josep Tarragó Hortals
	Manuel Isern Vilanova

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [9008/01]

En la inestabilitat més absoluta (febrer de 1932)

Després d'algunes temptatives fallides el Consell d'Administració va aconseguir reunir la Junta d'accionistes, amb caràcter extraordinari, el 25 de gener de 1932, en el nou local social del Passeig de Gràcia núm. 26. Quan es va completar el recompte de les accions presents i de les representades, una majoria dels accionistes va impugnar el dipòsit de 10.000 accions que havia fet el president de la Societat, Miquel Alejandro, en nom del Banc de Catalunya. La impugnació es fonamentava en l'evidència que l'entitat financera es trobava en suspensió de pagaments, per la qual cosa no podien ser

⁵²⁹ La sol·licitud de concessió va ser publicada en el *Butlletí Oficial de la Província de Girona*, Núm. 126, de 20 d'octubre de 1932. La memòria tècnica de la División de Ferrocarriles es permetia el luxe de fer broma amb el flac negoci que podia fer la Societat amb aquell funicular, pel fet que asseguraven que el 1931, a Núria, no hi havien pujat ni 20.000 persones.

comptabilitzades les accions que presentava. El que semblava que havia de poder resoldre's en un contrast de parers va desembocar en un tumult que va provocar que Miquel Alejandro Casas, Joan Soliguer Artau i Joan Cantí Canals, els consellers que representaven l'extingit banc al Consell d'administració, des d'agost de 1931, haguessin d'abandonar la sala de reunions. El buit de poder en la Junta va dur al conseller Joan Roca Martorell a assumir la presidència la qual cosa va ser calorosament aclamada pels accionistes que omplien la sala. Roca va procedir a fer un nou recompte d'accions, descomptant les del Banc de Catalunya, amb el resultat de tres mil cent accions presents i nou-centes de representades. Aleshores, va donar per bona la Junta extraordinària que va prosseguir amb l'ordre del dia anunciat. Es va procedir a la lectura de l'auditoria que havien dut a terme *Mc Auliffe, Davis & Hope Chartered Accountants*. Es van repartir còpies als accionistes que les van demanar. El president accidental també va informar de les dimissions de Josep Rogent Pedrosa i de Joan Rogent Massó, que van ser acceptades per unanimitat. Finalment, Joan Roca va llegir el pla financer que havia preparat Miquel Alejandro —i que aquest hauria volgut sotmetre a l'aprovació dels accionistes— amb l'advertiment que repartiria còpies a qui les demanés, que el tornaria a llegir si calia, però que no es considerava capacitat per donar-ne explicacions.⁵³⁰ Naturalment, Roca no volia fer-se'n responsable.

El pla financer que havia elaborat Miquel Alejandro, encara president de la Societat, en la línia revisionista que hem comentat prèviament, plantejava de bon principi una censura completa a l'antic Consell d'Administració.⁵³¹ Recolzat en les conclusions dels auditors anglesos l'anàlisi d'Alejandro pretenia confirmar que la Societat havia estat governada de manera negligent.⁵³² De resultes de la situació per la que passava la Societat, el document exposava que calia imposar sacrificis als accionistes i als obligacionistes amb la prioritat de crear reserves suficients per restablir el servei financer. Per assolir

⁵³⁰ *Llibre d'actes de les Juntes d'accionistes*. Sessió de 25 de gener de 1932. FGC Fons FMGP [9007/01]

⁵³¹ «Os hemos informado, también, de las situaciones jurídicas que pueden derivarse de lo actuado por el Consejo y Administradores anteriores a nuestra actuación». FGC Fons FMGP [7008/12]; Aquest document apareix en l'inventari del fons documental de FGC amb la referència "Pla financer 1930-1931". Per les referències que conté ens resulta indubtable que es tracta del pla que Miquel Alejandro pretenia presentar en la Junta extraordinària d'accionistes de 25 de gener de 1932.

⁵³² L'argument definitiu que presentava consistia en què, com a conseqüència de «la falta de amortización del activo fijo en general, la distribución de dividendos sin el correspondiente ingreso en efectivo, y la reducción de obligaciones sin deducción de los beneficios distribuibles, que forzosamente ha de ser en efectivo, hace creer que la tesorería de la Sociedad ha sufrido durante varios años un gradual agotamiento que de un año a otro habrá sido temporalmente suplido por nuevas emisiones de acciones u obligaciones.» En: *Pla Financer de FMGP, 1930-31*. FGC Fons FMGP [7008/12].

l'objectiu considerava, en primer lloc, la creació d'una hipoteca a la línia de Núria per tal de finançar les obres que havien quedat per fer. Després, procedir al sanejament de l'actiu fix, amb una reducció del 40% del valor nominal de les accions, per tal d'aconseguir el líquid necessari per pagar els creditors, que reclamaven 2.076.773,08 ptes. A partir d'aquests puntals, proposava una nova emissió d'obligacions —amb la mencionada hipoteca de la línia de Núria— per tal de satisfer els saldos que es trobaven en descobert, una liquidació que passava a tenir preferència sobre els possibles repartiments de beneficis que pogués obtenir la Societat. En segon lloc, defensava una moratòria en el pagament d'interessos i d'amortització de les obligacions, que tots els anys seria sotmesa a revisió i que, en qualsevol cas, si els beneficis superaven la suma dedicada al pagament dels creditors, serien utilitzats per a l'amortització general, amb reconeixement dels interessos endarrerits als obligacionistes, per davant de qualsevol distribució als accionistes. En resum, el que es proposava el pla financer d'Alejandro era no fer nous préstecs o emissions per substituir el que es devia als accionistes i obligacionistes, lligar el pagament de les obligacions a la capacitat del negoci, dedicar els possibles beneficis a amortitzacions, «capítulo que en el pasado no ha recibido la atención que ha merecido», i la creació de recursos per emprendre algunes millores que prepararessin la Societat per combatre millor la competència que li feien els transports per carretera, especialment a Montserrat.

Potser es necessari que mirem enrere i recordem, davant les dades aclaparadorament negatives dels informes que en aquella sessió es presentaven als accionistes, les successives modificacions i retards que havien patit els projectes de la Societat i les seves necessitats de finançament, des del 3 de desembre de 1924, quan Josep Rogent havia presentat la primera proposta de finançament per a la construcció del ferrocarril de cremallera a Núria. Hem descrit en més d'un apartat les diferents intromissions que va acceptar la Societat, especialment les que va efectuar l'abat Marcet de Montserrat, que la van obligar a refer plans i previsions i a fer despeses extraordinàries i no previstes. També, l'entrada en l'entitat, a conseqüència de les necessitats de capital, d'uns nous consellers que representaven unes entitats financeres que van utilitzar FMGP com un més dels seus instruments de creixement. Tot plegat va fer-se amb un cost evident: el d'haver de fer compatibles les voluntats dels inductors espirituals del projecte amb les dels promotors materials. El resultat se'ls apareixia llavors, el gener de 1932, en aquella sessió de la Junta, en la descripció d'un negoci que es trobava al caire de la fallida, amb

el valor de les accions per terra fins al punt que no resultava possible despendre-se'n.⁵³³ No només perquè la seva administració hagués estat fatalment dominada per l'ànima especulativa que havia acompanyat els anys del directori, ho hem afirmat a bastament, sinó perquè el present dibuixava atroçment un panorama d'ingressos decreixents que ningú no era capaç de veure com es resoldria en el futur.

Amb tot, de manera molt estructurada, el pla de Miquel Alejandre, que havia llegit Joan Roca, preveia un retorn als beneficis en cinc anys però advertia, també, en el cas que aquests no arribessin en el termini estipulat, que caldria acceptar que no arribarien mai i que els llocs on es desenvolupaven els negocis de la Societat, i feia un esment especial a Núria, on afirmava que li mancaven els elements necessaris per atraure el turisme, haurien manifestat la seva incapacitat per proporcionar-li els desitjats beneficis.

La Junta, però, no va decidir res al respecte del pla financer que havia estat llegit i es va emplaçar a una continuació de la sessió extraordinària, que va tenir lloc el 6 de febrer de 1932. Després del recompte preceptiu d'accions, en el qual ja no van ser presentades les del Banc de Catalunya, i la constitució de la mesa, que va presidir, també accidentalment, el conseller Joaquim Cuyàs, la discussió va centrar-se en la crítica del pla de Miquel Alejandre. Sobre el pla, l'accionista Josep Galvany esgrimia, i recollia el sentiment general, que «con el mismo se sacrifica a los accionistas y obligacionistas favoreciendo indebidamente a los constructores en la actualidad acreedores de la Scdad.»⁵³⁴ També es criticava la proposta d'emetre noves obligacions i, en aquest punt, cal recordar que l'estratègia d'Alejandre copiava la de Rogent, presentada gairebé un any enrere, que havia estat desautoritzada pel petit accionariat. Perquè abans d'acceptar cap sacrifici, hi havia qui exigia que l'anterior Consell d'administració assumís les responsabilitats, econòmiques i jurídiques, que li pertoquessin per l'ensulsiada de l'empresa.

⁵³³ En aquest sentit s'expressava la comunicació que, el 17 d'octubre de 1931, van adreçar tres accionistes, entre els quals hi havia Joan Nualart Palet, en què convocaven els altres accionistes a una reunió, a causa de «las opiniones manifestadas en la última Asamblea General de la Sociedad de Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes, así como las gestiones practicadas con posterioridad a la misma nos han sugerido la urgencia de intentar atajar la depreciación en Bolsa de nuestras acciones, así como la de adoptar medidas conducentes a una rápida revalorización de las mismas hasta donde sea posible». Per tal d'intentar capgirar la situació, el 21 d'octubre es constituïria un Sindicato de accionistas d'FMGP, que impulsaven Casimir Alaman, Valentí Duran, Pere Saus, Jaume Torres i Ramon Nualart. Font: *Juntes...* FGC Fons FMGP [8005/05]

⁵³⁴ *Llibre d'actes de les juntes generals*. Sessió de 6 de febrer de 1932. FGC Fons FMGP [9007/01]

Després que alguns accionistes haguessin exposat el seu parer, Joan Nualart Palet va prendre la paraula per manifestar que la Societat «no puede aguantar sus cargas financieras ni las sumas que se deben a los diversos acreedores y que por tanto no debe pagarse ni un céntimo más por dichos conceptos», per la qual cosa va presentar una proposició incidental amb la voluntat d'impugnar el pla. La proposició incidental que presentava Joan Nualart contenia uns arguments radicalment diferents dels que havia defensat el Consell d'administració fins aleshores. Conseqüentment, l'autoritzava perquè suspengués el pagament del cupó d'amortització de les obligacions, per deixar impagades les lletres acceptades del creditor Brown Boveri, per rescindir el contracte amb Victoria Hotel, S.A., al qual se li havia sotsarrendat l'Hotel Núria i, una quarta autorització, que expressava el rumor que corria entre els accionistes en contra de Pallás y Gamandé, que podem identificar en algunes de les proposicions que Joan Roca Martorell havia fet al Consell d'administració durant la tardor de 1931, i que Nualart expressava aquí amb una duresa inusitada, perquè el Consell exercités accions penals contra Pallás y Gamandé.⁵³⁵

La proposició encara contenia uns altres punts de caràcter executiu, com el que habilitava la Junta per escutar la gestió del Consell d'administració, que els consellers en actiu no poguessin ser responsabilitzats dels actes o decisions dels anteriors consells, però que tampoc poguessin escapolir-se de les seves responsabilitats, que haurien de ser aprovades per la Junta d'accionistes, i que en aquella mateixa sessió s'escollissin les sis vacants que considerava que existien en l'òrgan de govern. Tot plegat, havia de donar a llum un nou Consell que emprengués la tasca de sanejament de la Societat.

El que acabava d'enunciar Joan Nualart no va deixar indiferent ningú. Quan un accionista va alçar la veu per recriminar-lo, perquè la proposició incidental no es trobava en l'ordre del dia i, per tant, no podia ser votada com pretenia el postulant, el crític va ser víctima de «continuas y estridentes interrupciones [...] que hacen intervenir a la Presidencia que logra restablecer el orden, continuando el citado Sr.». Però l'ordre a la sala es va tornar a trencar ben aviat perquè els partidaris de Nualart exigien que es votés sí o sí la proposició incidental. Després d'un estira i arronsa enmig d'un desordre

⁵³⁵ Nualart exigia «las acciones que [la Societat] crea procedentes contra la firma Pallás y Gamandé por sustracción durante la ejecución de las obras de Ribas-Nuria; infracciones contractuales cometidas; errores o deficiencias en la ejecución o en la medición de tales obras y su liquidación; reclamaciones indebidas por ellos efectuadas; giros improcedentes librados; por las escrituras de reconocimiento de crédito, convenio e hipotecas a su favor otorgadas y por cualquier otro título que ostente contra la compañía y se crea improcedente». En: *Llibre d'actes de les juntes generals*. Sessió de 6 de febrer de 1932. FGC Fons FMGP [9007/01]

monumental, la presidència va acceptar sotmetre a votació la proposició incidental a condició que Nualart acceptés, ell també, la modificació del contingut d'un parell dels punts que contenia i que feien referència a l'elecció en aquell mateix acte de sis consellers. La votació va donar per resultat un triomf aclaparador de la proposta, després que només tres accionistes la votessin en contra.⁵³⁶ Malgrat l'evidència que el petit accionariat estava del costat de Joan Nualart Palet, l'advocat que havia assessorat els darrers mesos el Consell d'Administració, Ferran Benet Rasbó, en nom del president Alejandro i dels consellers Cantí i Soliguer, va prosseguir l'oposició a l'elecció de nous consellers perquè, de fet, constituïa la destitució d'un Consell per posar-ne un altre sense que aquest fet hagués estat previst. De resultes de les intervencions els ànims es van escalfar encara més. De resultes i «en vista de la diversidad de pareceres y de la agitación de la que aparecen poseidos la mayoría de los Sres. accionistas, y a petición de un gran número de ellos» la Presidència va sotmetre a votació el punt quart de la proposició incidental de Nualart, el que feia possible el capgirament de l'equilibri de poder en el Consell, que va vèncer finalment per un estret marge de vots. Immediatament, Nualart va presentar a la Junta una candidatura composada per sis accionistes per ocupar les places que havia considerat vacants en el Consell d'Administració, inclosa la del president, mentre els accionistes opositors clamaven en contra d'uns fets que consideraven del tot il·legals i demanaven que, al menys, es repetís el sufragi perquè el vot s'emetés de forma secreta. Però la Presidència ja en tenia prou, va suspendre la sessió i va proposar que les negociacions es recuperessin en una nova Junta extraordinària, la tercera i definitiva, que va convocar per al 13 de febrer.

Davant la gravetat amb què alguns accionistes, especialment els representants de l'extint Banc de Catalunya, apreciaven els fets, abans de començar la sessió del 13 de febrer, Miquel Alejandro, que encara es considerava president, va reclamar la presència a la Junta d'un delegat del Governador Civil de Barcelona i va fer-se acompanyar d'un notari, Juan J. Burgos Bosch, perquè aixequés acta del que s'havia d'esdevenir. El que es va esdevenir va ser que la majoria d'accionistes no van reconèixer-lo per president de la Societat.⁵³⁷ Llavors, alguns accionistes es van enredar en una discussió sobre qui tenia

⁵³⁶ Val la pena esmentar que l'arquitecte Josep Danés Torras era accionista i obligacionista d'FMGP i es trobava present en la sessió. Va votar a favor de la proposició incidental que presentava Joan Nualart Palet, tot i que ens costa interpretar el sentit del seu vot. Font: *Llibre d'actes de les juntes generals*. FGC Fons FMGP [9007/01]

⁵³⁷ Va ser Joan Nualart qui va posar-lo públicament en qüestió, quan adreçant-s'hi, «pregunta [Nualart] al Presidente en que concepto se sienta la presidencia, y contestándole que en concepto de Presidente, dice

dret a participar en aquella Junta. Succeïa que alguns dels assistents havien fet el dipòsit d'accions fora del termini establert pels estatuts. Pel que sembla, el que es discutia era el dret de presentar les accions del Banc de Catalunya i l'evidència que, el dret de representació d'aquestes, havia estat transferit a un accionista amb dret de participació per salvar l'escull de la recusació que se'ls havia fet el 25 de gener. Entretant, es reclamava la intervenció del delegat del Governador civil que, com podia, es rentava les mans. El resultat va ser que l'empenta dels accionistes arrengrats al voltant de Joan Nualart va fer que les reclamacions d'Alejandro i dels que li feien costat, fossin endebades. Miquel Alejandro, Joan Nualart i Josep Tarragó van ser considerats dimissionaris.⁵³⁸

Les posicions apareixien irreconciliables. L'accionista Josep Danés Torras, l'arquitecte del Santuari de Núria,⁵³⁹ intervenia per demanar a Miquel Alejandro que abandonés la presidència «interinamente» i, entre les crítiques d'uns i d'altres, el delegat del Governador va anunciar que hauria de suspendre la sessió, la qual cosa només va servir per revifar les acusacions que es feien els dos bàndols. En aquella tessitura, el delegat del Governador Civil va llegir un comunicat del Banc d'Espanya que afirmava que les accions del Banc de Catalunya estaven pignorades i que, per tant, no podien ser representades en aquella Junta, la qual cosa deixava el camí obert per a l'elecció d'un nou Consell d'Administració que, «dando muestras de concordia» va proposar nomenar president Manuel Folguera Duran (Taula 42).⁵⁴⁰

el señor Nualart que hace ocho días en la misma Junta se le aceptó la dimisión por mayoría y que si no deja la presidencia se le destituirá». En: *Juntas...* FGC Fons FMGP [8005/01]

⁵³⁸ Un accionista va resumir clarament la situació: «El señor Rius dice que el problema es muy sencillo; que la mayoría de la Asamblea la tiene el Banco de Cataluña y hoy los acreedores del Banco de Cataluña y que no pueden tolerar que la minoría se imponga a la mayoría. Que en el acuerdo del último día no se permitió ejercitar el derecho de esas diez mil acciones del Banco de Cataluña. Y que con la conducta de los accionistas en ésta sesión, la Sociedad irá a la ruina.» En: *Juntas...* FGC Fons FMGP [8005/01]

⁵³⁹ Desconeixem si Danés era el titular de les accions o bé representava a Santuario de Nuestra Señora de Nuria, de la mateixa manera que antigament els Marcet havien representat les accions de LARSA.

⁵⁴⁰ La imatge de Manuel Folguera com a home de concòrdia la reforçava el fet que, en aquelles mateixes dates, s'havia sumat a la crida que homes com Ferran Soldevila, Pompeu Fabra o Serra Húnter havien fet perquè els partits polítics catalans es presentessin units a les Corts de Madrid, en una reedició del que anys enrere havia estat Solidaritat Catalana. GONZÁLEZ VILALTA, A. (2006). *Els diputats catalans a les Corts Constituents republicanes (1931-1933). Nacionalisme, possibilisme i reforma social*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat, p. 45.

Taula 42. Consell d'administració d'FMGP, després de la Junta d'accionistes de 13 de febrer de 1932.

President	Manuel Folguera Duran
Consellers	Joan Soliguer Artau Joan Cantí Canals Joan Roca Martorell Joaquim Cuyàs Ferràs Manuel Isern Vilanova Joan Gelpí Francesc Farran Casimir Aleman Josep Domènech
Secretari	Ramon Puértolas Bartolí ¹

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [9008/01]

Temps per al petit accionista

Que els petits accionistes decidissin nomenar president d'FMGP Manuel Folguera Duran no ens pot deixar indiferents. Ans al contrari, ens proporciona un indicador molt fiable de la peculiaritat de la Societat i del seu negoci, indissolublement relacionat amb la simbologia de les destinacions dels seus trens i funiculars.⁵⁴¹ A Manuel Folguera Duran se'l descrivia en aquells anys «l'eximi patriota».⁵⁴² Tan hi fa si es consulta un diari conservador—*La Veu de Catalunya*— o un de republicà—*L'Humanitat*. En tots els casos Folguera representa una fita en la construcció de la nacionalitat catalana, molt especialment, en la conseqüència de la seva tasca al capdavant de l'Associació Protectora de l'Ensenyança Catalana. Possiblement resultava l'home de *concordia* que havia de poder unir els diferents interessos, llavors confrontats, en l'accionariat de la Societat. Però per sobre de tot, la seva elecció mostrava fins a quin punt els accionistes de la Societat sentien connectats amb Núria i Montserrat i consideraven que el negoci que tenien entre mans no era un de qualsevol, sinó un de molt especial que calia posar a esguard i, per tant, evitar-ne la fallida. El programa d'acció del nou Consell d'Administració que havia resultat de la convulsa assemblea d'accionistes del 6 de febrer semblava clar i acotat: assolir acords amb els creditors i amb els obligacionistes que resultessin favorables a la

⁵⁴¹ Quan el Consell d'Administració presentaria el que seria l'acord definitiu amb els creditors, el 1949, el president Francesc de P. Gambús Rusca, diria que «en cuanto era conocido [el convenio] se adherían al mismo los modestos obligacionistas que tenían en su poder dichos títulos, que habían adquirido al hacerse la emisión [de 1923 i 1925], llevados más por su cariño a los Santuarios de Montserrat y Nuria que en busca de un lucro material». Font: *LVI Memoria del Consejo de Administración y balance cerrado en 31 de diciembre de 1949*. FGC Fons FMGP [15008/01].

⁵⁴² *L'Humanitat*, 13 d'octubre de 1932, p. 4.

Societat. Si més no, que li facilitessin la vida societària fins a l'arribada d'uns temps millors.

Taula 43. Accions presents i representades a la junta d'Accionistes de 27 de juny de 1932.

Ramon Puértolas	300	Francesc Farran	100
Àngel Muñoz	10	Tomàs Bonet	50
Raimon Oliva	10	Josep Oliva	10
Joan Roca	80	Jaume Torres	20
Enric Alaman	20	Ramon Nualart	210
Josep Sust	10	Ramon de Cabo	10
Ramon Pedragosa	110	Joan Nualart	10
Jaume Faidella	50	Manuel Isern	50
Pere Sans	10	Lluís Bernat	50
Pere Elies Creus	20	Jaume Domènec	50
Josep M Canalda	10	Eulogi Rodríguez	50
Josep Solé	10	Joan Bartra	10
Joan Caraffí	10	Joaquim Riba	10
Jaume Junqueras	40	Antoni Ventós	10
Joaquim Jordana	50	Andreu Bassas	50
Francesc Villar	10	Maria M Duran	60
Joaquim Garrigosa	10	Josep Costa	50
Sebastià Barceló	10	Pompeu Claret	20
Joan Carol	50	Emili Argemí	10
Lluís Salvadó	90	Pau Salvadó	130
Joan Soliguer	50	Antoni Camps	40
Josep Tarragó	100	Joan Ferrer	20
Gaietà Boada	10	Joan Oliver Millet	20
Gaspar Sala	30	Joan Gelpí	50
Agustí Falgueras	10	Rmon Graupera	10
Joan Camps	10	Joaquim Comellas	30
Ramon Puértolas (R)	10.850	Tomàs Bonet (R)	100
Jaume Torres (R)	10	Enric Alaman (R)	20
Ramon Nualart (R)	30	Josep Sust (R)	640
Ramon Pedragosa (R)	70	Jaume Domènech (R)	20
J. G. Esternan (R)	10	Andreu Bassas (R)	890
Pau Salvadó (R)	100	Gaietà Boada (R)	50

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [9007/01] (R: representades)

Però Manuel Folguera dimitiria, adduint raons de salut, durant el mes de març. Sense el pal de pallar que es volia que fos Folguera aviat aflorarien les tensions. La presidència l'assumiria Francesc Farran, que es va trobar enmig de dues posicions completament antagòniques: la que representava l'advocat Joan Nualart Palet, que pretenia la solució radical de no pagar els creditors, principalment, a la constructora Pallás y Gamandé, i resoldre l'afer als tribunals, i la que encapçalaven Joaquim Cuyàs Ferràs i

Joan Roca Martorell, que perseguien l'assoliment d'un conveni amistós amb els creditors i, també, amb els obligacionistes.

Sense perdre temps, la primera proposta de conveni amb els creditors va ser redactada amb diligència i presentada per Joan Nualart al Consell d'Administració el 3 d'abril de 1932. Els principals arguments de la proposta consistien en suspendre l'amortització d'obligacions de les emissions de 1892, 1923 i 1925, regulant-ne la suspensió en relació a la peculiaritat de cadascuna de les emissions, fins que s'assolís el restabliment en el pagament dels cupons «si las circunstancias lo permitieran». Als obligacionistes se'ls assegurava que la Societat no repartiria cap dividend entre els accionistes mentre durés la suspensió del pagament del cupó. En el moment del restabliment de la normalitat la Societat destinaria una quantitat no inferior al 33,3% dels beneficis bruts de cada anualitat al restabliment del servei d'obligacions. També, es promovia la constitució d'un Sindicat d'Obligacionistes que situés un observador en el Consell d'Administrador perquè verificqués la política financera compromesa en l'acord. El rescabament del deute als creditors no es contemplava enlloc.

Amb la voluntat de superar la fase en què es trobava la societat Nualart demanava que el Consell d'Administració convoqués una Junta General Extraordinària d'Accionistes, el dia 11 d'abril, per sotmetre la proposta a aprovació. Finalment es convocaria en ferm per al dia 30. Però la Junta no va dur-se a terme perquè no va ser dipositat un número suficient d'accions per validar-la, per la qual cosa es va tornar a convocar per al dia 12 de maig. Contràriament a allò que molts accionistes devien esperar, quan finalment va tenir lloc la Junta Extraordinària d'Accionistes, el 12 de maig, van descobrir que el conveni no seria sotmès a la seva aprovació perquè el Consell d'Administració havia decidit dur-lo per la via judicial.⁵⁴³

Per conseqüència de la decisió discrecional es va iniciar l'enèsima picabaralla entre diferents accionistes i Joan Nualart Palet, que defensava la via escollida. A la picabaralla se'n hi van afegir unes altres relacionades amb la crítica situació financera de la Societat que van derivar en «diversos incidentes que la Presidencia corta con energia». Després d'aquesta junta se'n va convocar una de nova, ordinària, que va tenir lloc el 27

⁵⁴³ No to els consellers havien estat d'acord amb la via judicial. Així, els consellers Cuyàs i Roca van expressar que «vería[n] con gusto se llegara a un acuerdo amistoso con los obligacionistas a fin y efecto de ahorrar pesetas», però se'ls va respondre que no es considerava possible arribar a un acord sense tenir el conveni presentat en el jutjat. Font: *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió d'1 d'abril de 1932. FGC Fons FMGP [9008/01]

de juny de 1932, que va tenir continuïtat el dia següent on va reproduir-se l'escenari dels bàndols enfrontats (Taula 43). Hi havia els dels que argumentaven que els balanços que es presentaven eren els que hi havia consignats als llibres de comptabilitat, per la qual cosa calia aprovar-los. Calia, també, aconseguir un acord estable i durador amb els creditors —Pallás y Gamandé i Brown Boveri— a més del que es tramitava al jutjat per als obligacionistes, uns objectius que es defensava que el Consell d'Administració hi treballava. Acceptaven, a més, que les accions del Banc de Catalunya tinguessin veu i vot. Però, precisament, aquest era el primer trofeu que volien conquerir els que s'hi oposaven, el de l'anul·lació de la representació de les dites accions. Perquè com argumentaven, les representava Ramon Puértolas que associaven als interessos del Banc de Catalunya. Per tant, als del seu antic president Ramon Albó Martí, que també havia presidit FMGP, i que relacionaven amb els interessos de Pallás y Gamandé. Segons afirmaven, Puértolas tot sol podia aprovar o tombar els balanços de la Societat amb les 10.000 accions del Banc de Catalunya. Naturalment, després d'aquesta oposició exigien que s'aclarissin les relacions interessades entre l'antic Consell d'Administració i la constructora Pallás y Gamandé i que es revisés l'acord d'hipoteca que havia estat establert amb la dita societat uns mesos enrere. Encara va presentar-se una nova moció incidental per tal que no es votessin els balanços, per considerar-los falsejats, però la tutela que representaven les accions del Banc de Catalunya van fer el paper de transmissor de la continuïtat i els balanços de l'any 1931 van ser aprovats.

Aquella junta no tindria cap altra oportunitat per presentar-se davant dels accionistes, perquè seria substituïda per una altra la tardor de 1932. La seva activitat, va reunir-se gairebé setmanalment durant tot l'estiu, va resultar en una gesticulació desmesurada en què a cada reunió se sol·licitaven mesures radicals, la primera de les quals consistia en la denúncia, per la via criminal, de la junta que havia presidit Ramon Albó Martí i de la constructora Pallás y Gamandé. Però com expressava el conseller Joan Cuyàs, «habiéndose producido hechos que demuestran la disparidad de criterio entre diversos componentes del Consejo y el que suscribe y considerando que aquella disparidad de opiniones afecta fundamentalmente la compenetración y acuerdo que es fuerza que exista», presentava la seva renúncia irrevocable, a la qual seguiria la d'uns altres consellers i, finalment, la del principal inductor de la proposta de querrela en la

junta sortint, Joan Roca Martorell⁵⁴⁴. Així es tancava el degoteig de sortides que serien cobertes per uns altres homes que perseguirien tot el contrari dels que els havien precedit.

El camí inacabat a l'acord amb els creditors i amb els obligacionistes

La societat tornava a mans del gran capital. A partir de la tardor de 1932 i fins l'esclat de la Guerra Civil en el Consell d'Administració s'hi asseurien uns homes predisposats a l'entesa amb els creditors, els interessos dels quals passarien sensiblement per davant dels dels obligacionistes. Perquè el nou president, Salvador Floriach Arnau representava els interessos de l'extint Banc de Catalunya i resultava ser cunyat de Josep Gamandé Net, de la constructora Pallás y Gamandé. S'acompanyava d'homes com Ramon Puértolas Bartolí, gerent de la comissió liquidadora del Banc de Catalunya, i d'uns altres homes relacionats amb l'extingida entitat bancària com Mario Roca i Ramon Pedragosa Monclús. Amb tot, la seva presència no va introduir cap canvi substancial en l'economia de la Societat, que marxava pitjor a cada dia que passava (Taula 44).⁵⁴⁵

⁵⁴⁴ Joan Roca va adreçar una carta al Consell que, a causa de la seva gran extensió, reproduïm molt fragmentàriament perquè té gran interès: «Barcelona, 7 de setembre de 1932. Al Consell d'Administració de la "Sociedad de Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes" = Ciutat.[...] Immediatament a la meua presa de possessió vâreig posposar els particulars interessos a els que s'em confiaven, tractant d'ajuntar a la poca intel·ligència una ferma voluntat, un granet de sorra posat al servei d'una gran obra. [...] És convenient fer constar que amb data del 28 de setembre de 1931 sigué invitat per l'avuy conseller, senyor En Ramon Pedragosa, per entrevistar-me amb l'expresident d'aquesta Societat, senyor En Ramon Albó. Amb l'assistència del nomenat sr. Pedragosa va tenir lloc la conferència entre el Sr Albó y un servidor. El Sr. Albó, en resum, va fer ofrena de la seva personalitat a la nostra Compañia, manifestant-nos que la seva presència i col·laboració en el nou Consell seria molt convenient en els interessos d'aquesta Societat. L'hi respongué jo, poc més o menys, que podria ser molt pràctica la seva oferta y que entenia faltats de base els esforços iniciats per ell com consellers perquè començaven sas tasques en uns moments en que la bona fe acompanyada de la voluntat y ganes de treballar foren un mito, perquè en realitat lo que allí hi mancaven eran pesetas y que per lo tant, jo entenia que las personas que llògicament, tant en nom de la Societat com de la pròpia consciència tenian obligació de portar una solució armónica i pecuniària, eran els antics consellers doncs resultava molt pràctic, per a no dir-ho més verdaders termes, que aquells senyors mil·lionaris quines firmes foren l'enlluernament de la gent y l'imán que obrí sas butxaques, al trobar-se jutges de la seva obra, no havien de fugir en massa, sinó que tots plegats, posant lo qui eren i valien al servei de la Entitat, oferint-se en penyora de lo que faltés per a salvar-la, tenint la onradesa de declarar sas culpes y la generositat d'oferir-les redimir, que no menys mereixien sas infelissas víctimes, els senyors d'aquell Consell devien entregar personalment lo que mancava satisfer per a saldar als acreedors Sres. Pallás y Gamandé y Brown Boveri. [...] Així mateix vaig tenir verdadera satisfacció en veure acceptada per el Consell del 8 de juliol passat, la meua proposta de formular una querella criminal a fi de depurar les responsabilitats amb que haguessin incorregut els Consellers anteriors al 4 d'agost de 1931, emperò hi tingut una veritable decepció al convencem de que les forces amb que disposàvem afluixaven y arriant veles en forma de dimissions ens deixaven sols, al extrem de nos restar més que quatre consellers dels onze nomenats [...]

⁵⁴⁵ Salvador Floriach pactaria amb la comunitat benedictina de Montserrat, el març de 1934, una moratòria en el pagament del cànon que FMGP devengava per l'explotació del cremallera i dels funiculars a Montserrat, davant la impossibilitat de fer efectius els pagaments. FGC Fons FMGP [12010/01]

Taula 44. Consell d'administració d'FMGP, a partir de 3 de gener de 1933.

President	Salvador Floriach Arnau
Consellers	Ramon Pedragosa Monclús Francesc Cassany Robert Josep Maria Puigserver Manuel Isern Vilanova Mario Roca
Secretari	Ramon Puértolas Bartolí

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [90008/01]

Perquè definitivament, el negoci a Núria no amortitzava el cost de l'obra i a Montserrat es consumia devorat per la competència de la carretera.⁵⁴⁶ Ens resulta difícil destriar, per falta de dades estadístiques, l'impacte de la crisi socioeconòmica de la possibilitat que les destinacions que constituïen el negoci de la Societat haguessin perdut el seu atractiu. La crisi social i econòmica era real i profunda. Durant la República semblava haver-se trencat el binomi pàtria-religió que havia produït l'atractiu de Montserrat i de Núria i en què havien estat fonamentats els objectius societaris. Observat des de la perspectiva turística, s'hi afegia que l'Estat havia reduït molt significativament les aportacions que dedicava a l'atracció de visitants i, com ha apreciat Rafael Vallejo, seria necessari esperar fins el 1964 per recuperar el volum d'inversió que s'havia fet des del Patronato Nacional de Turismo (PNT), abans del 1931. De resultes de la combinació de factors el corrent turístic que anhelava la Societat decreixia significativament, especialment a Núria. Si fem una altra volta de cargol a les observacions del mateix autor, «resulta manifiesta la relación entre el avance de las matriculaciones de automóviles [...] y el excursionismo», per la qual cosa deduïm que la presència de la carretera a Montserrat perjudicava tant el ferrocarril com ho feia la seva absència a Núria, quan l'únic vector del turisme que semblava mantenir-se actiu era el de l'excursionisme que viatjava en autocar.⁵⁴⁷

⁵⁴⁶ Deu anys abans ningú no semblava creure que la carretera pogués fer la competència al cremallera, com ho testimoniava l'auditoria del negoci que, el 1923, havien demanat els nous propietaris d'FMGP. El document s'expressava amb claredat: «De todos modos hace constar esta Comisión que dada la naturaleza y el emplazamiento de este ferrocarril, ninguna consecuencia podría determinar par el mismo una nueva subida de tarifas, ya que no es posible que pueda afectarle el tráfico ordinario por carretera». Font: *XIV Comisión Investigadora de la Situación Económica de las empresas de Ferrocarriles. Informes sobre la "Societat F:M.G.P." concesionaria del cremallera de Monistrol a Montserrat, 1.923*. FGC Fons FMGP [7007/06]

⁵⁴⁷ VALLEJO, R., LIDOSO, E. I VILAR, M. «La dimensión económica del turismo en España» a VALLEJO POUSSADA, R. DIR. (2018). *Los orígenes del turismo moderno en España: el nacimiento de un país turístico*. Sílex Universidad, p. 232 i 277.

Resultava obvi, doncs, que a la crisi de les destinacions calia afegir la de la característica ferroviària del negoci d'FMGP, una vegada descartades les expectatives immobiliàries i hoteleres. Perquè pel que havia assegurat Joan Nualart Palet als accionistes que aquells dies l'havien volgut escoltar, la crisi de les ferroviàries era general i de tanta profunditat que la Societat podia escudar-se en ella per estalviar-se el difícil tràngol del pagament del deute als creditors. Llavors, no ens ha d'estranyar que una de les primeres decisions del nou consell presidit per Floriach fos desfer-se de Nualart i prosseguir pel tortuós camí del rescabament dels deutes als creditors i, finalment, en el de l'obtenció d'un acord amb els obligacionistes.⁵⁴⁸ Ja ho hem indicat més amunt: els creditors havien pres el control de la Societat i volien cobrar. Però tampoc no podem passar per alt que la seva vinculació moral amb els principis religiosos que havien estat i encara eren el segell inesborrable dels llocs on operava la Societat els obligava a resistir fins el final. Amb aquestes premisses el Consell, amb Salvador Floriach al capdavant, va negociar per assolir un acord amb Brown Boveri i amb els obligacionistes. Va prendre, encara, una altra decisió transcendent: la fundació del Club Alpí Núria, el CAN.⁵⁴⁹

1. L'acord amb els creditors

Per aproximar-nos a la relació de la Societat amb els creditors disposem dels detalls que el Consell d'Administració va consignar en el llibre d'actes. Però podem afegir algunes notícies esparses en diferents carpetes del fons documental que ens fan pensar que la relació no va resultar senzilla. Tanmateix, s'aprecia amb certa claredat que el Consell d'Administració, en aquest període, va fer passar per davant l'interès dels creditors, en desfavor dels obligacionistes, que és la manera en què finalment es va instrumentar el complex intent d'estabilització de la societat.

Durant l'hivern de 1933 el Consell va mantenir converses amb els representants de la firma Brown Boveri, a Madrid i a Barcelona, amb la intenció d'assolir un acord que resultés el menys lesiu possible als interessos d'FMGP. En una prova de força, entretant, el creditor suís va exigir el pagament immediat de 102.960 pessetes, que es corresponien

⁵⁴⁸ L'advocat Joan Nualart Palet havia estat contractat pel Consell d'Administració precedent amb el doble objectiu de facilitar els mitjans per a un acord amb els obligacionistes i amb els creditors. En el primer dels casos, va instrumentar un procediment administratiu que va fracassar ràpidament. En el segon, es va limitar a exigir que s'iniciés un procediment criminal contra la constructora Pallás y Gamandé. Resultava obvi, doncs, que per al nou Consell la seva presència era del tot sobrer. Font: *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 24 de novembre de 1932. FGC Fons FMGP [9008/01]

⁵⁴⁹ Del CAN se'n parlarà en la part tercera.

amb el valor del coure que havia lliurat a la Societat per a l'electrificació de la línia de Núria adduint, en aquest cas, que Brown Boveri només havia fet d'intermediària. De manera gairebé simultània, decidia el desistiment dels recursos interposats contra el plet de major quantia que Pallás y Gamandé havia posat a FMGP per l'impagament dels interessos del deute, pactats durant l'establiment de la hipoteca, i va empoderar Montserrat Fenech perquè representés la Societat en «todas cuantas comparecencias sean menester ante las autoridades judiciales que entienden en dicho pleito».⁵⁵⁰ Va convocar els obligacionistes, el 20 de gener, a una reunió «per assabentar-los d'una proposició que els interessa», que havia de ser, per força, una nova proposta de conveni.⁵⁵¹ Finalment, durant el Consell d'Administració d'11 de març de 1933 el president, Salvador Floriach, va anunciar que s'havia assolit l'acord amb els creditors. Durant la sessió del Consell de 4 d'abril va procedir a fer-ne una descripció.

Segons Floriach, el creditor suís imposava diferents condicions per signar l'acord. En primer lloc exigia la fixació del deute segons el contracte primitiu i, immediatament, el pagament de noranta mil pessetes a compte del deute. Imposava, a més, l'obligació a FMGP que dediques el 75% dels romanents dels ingressos sobre les despeses a l'amortització de deutes, els quals incloïen no només els diners que es devien a Brown Boveri, sinó també els que es devia a Pallás y Gamandé, «al Sr. Mateu [Hijo de Miguel Mateu]» i al Banc de Catalunya, possiblement, per avançaments de pagaments a petits creditors. El creditor suís reclamava un 5% d'interès anual pel capital que se li devia i obligava FMGP a constituir una nova hipoteca sobre la línia de Núria, que «tendrá el mismo carácter de primera que tiene la constituida a favor de los Señores Pallás y Gamandé a cuyo fin estos señores deberán prestar su conformidad necesaria para que los créditos de ambas casas queden en igual pie de igualdad y garantía». Finalment, el creditor exigia poder designar un dels membres del Consell d'Administració de la Societat. Contra tot aquest devessall de condicions, els consellers d'FMGP van oposar un parer diferent sobre els interessos del deute, ajustats al criteri inicialment pactat, la signatura de l'acord abans de 31 de desembre de 1932 després que els altres creditors s'hi haguessin mostrat favorables i el compromís que el Brown Boveri no iniciaria cap acció judicial contra la Societat.

⁵⁵⁰ No hem obtingut cap notícia en referència al pagament que exigia Brown Boveri. Font: *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 8 de febrer de 1933. FGC Fons FMGP [9008/01]

⁵⁵¹ *La Veu de Catalunya*, 21 de gener de 1933.

Taula 45. Clàusules generals dels convenis amb el creditors, primavera de 1933.

Brown Boveri	Pallás y Gamandé
(1ª) Fijación de la deuda líquida en francos suizos efectivos y en pesetas, según resulta determinada por los primitivos contratos celebrados entre ambas sociedades.	
(2ª) Pago inmediato a cuenta de la suma de noventa mil pesetas.	(4ª) Pago inmediato en cuenta del total importe de nuestro crédito de la suma líquida de 58.000 pesetas.
(3ª) Grandes Pendientes reservara del remanente de sus ingresos sobre sus gastos anuales el setenta y cinco por ciento para amortitzar con él a prorrata nuestro Crédito y el que contra dicha Sociedad tienen los Señores Pallás y Gamandé, el Banco de Cataluña y el Sr. Mateu, haciéndose los correspondientes pagos a cada uno anualmente.	(1ª) Grandes Pendientes destinarà el 75% del exceso de sus ingresos sobre los gastos anuales de explotación a amortitzar en la proporción que a cada uno corresponda a prorrata de sus respectivos créditos, el nuestro, el de Brown Boveri, el del Banco de Cataluña y el del Sr. Mateu, aplicando el 25% restante de dicho exceso de los ingresos sobre los gastos a las demás atencions de Grandes Pendientes. Estos pagos deberán ser efectuados dentro de los 30 días siguientes al cierre de cada ejercicio social.
(6ª) Brown Boveri tendrá derecho a designar un consejero de los que componen el Consejo de Administración de Grandes Pendientes.	(3ª) Pallás y Gamandé tendrán el derecho de designar libremente un Consejero de Administración en Grandes Pendientes y el de revisar las cuentas de esta última Sociedad.
(4ª) Nuestro Crédito devengará hasta su solvencia, en la parte que este vaya quedando pendiente de pago, el interés de cinco por ciento anual. Este interés se satisfará por anualidades vencidas a partir del momento en que quede amortizado el capital con el indicado remanente de ingresos sobre gastos y a prorrata también con los acreedores antes nombrados. [el 8 d'abril van afegir] <i>Nuestro crédito devengará hasta su cancelación total intereses a razón del 5% anual sobre los saldos pendientes de pago. El importe de las anualidades vencidas se abonará en una cuenta especial, cuyo remanente no devengará por su parte interés alguno.</i>	(2ª) Nuestro crédito devengará hasta su cancelación total intereses a razón del 5% anual sobre los saldos pendientes de pago. El importe de las anualidades vencidas se abonará en una cuenta especial, cuyo remanente no devengará por su parte interés alguno.
(5ª) Grandes Pendientes Constituirá hipoteca a nuestro favor sobre la línea de Ribas-Nuria y cuanto la constituye. Esta hipoteca tendrá el mismo carácter de primera que tiene la constituída a favor de los Señores Pallás y Gamandé a cuyo fin estos Señores deberán prestar la conformidad necesaria para que los créditos de ambas cases queden en igual pie de igualdad y garantía. [el 11 d'abril substitueixen el text precedent per un de nou] <i>Grandes Pendientes constituirà una hipoteca a nuestro favor sobre la línea de Ribas-Nuria y cuanto la constituye. Esta hipoteca tendrá</i>	(5ª) Grandes Pendientes recabará de sus obligacionistas por todo el día 11 de diciembre [de 1933] próximo o antes la conformidad escrita de los mismos hecha constar en acta de Junta General celebrada por ellos en los establecido en las condiciones primera de las que anteceden y la proposición de sus derechos en la forma que en ella se indica. Queda bien entendido que transcurrido dicho día 31 de diciembre de 1933 sin que aquella conformidad se haya hecho constar y se nos haya notificado en forma para que pueda surtir todos los efectos legales precedentes, Pallás y Gamandé

<p><i>el carácter de primera sobre todo el material suministrado por Brown Boveri y de segunda o se inmediatamente posterior a la constituida a favor de los Señores Pallás y Gamandé sobre el resto de la línea Ribas-Nuria.</i></p> <p>[afegit 8 d'abril] <i>Grandes Pendientes recabará de sus obligacionistas por todo el día 11 de diciembre [de 1933] próximo o antes la conformidad escrita de los mismos hecha constar en acta de Junta General celebrada por ellos en los establecido en las condiciones primera de las que antecedent y la proposición de sus derechos en la forma que en ella se indica. Queda bien entendido que transcurrido dicho día 31 de diciembre de 1933 sin que aquella conformidad se haya hecho constar y se nos haya notificado en forma para que pueda surtir todos los efectos legales precedentes, Brown Boveri recobrarà de derecho su plena libertad de acción y darà por caducadas las condiciones de esta carta, quedando anulado de pleno derecho la situación creada por la misma.</i></p>	<p>recobrarà de derecho su plena libertad de acción y darà por caducadas las condiciones de esta carta, quedando anulado de pleno derecho la situación creada por la misma.</p>
--	---

Nota: entre parèntesi, número amb que es designa la clàusula en el document original. Les hem emparellades per a una millor comprensió de les semblances. Font: Elaboració pròpia. FGC Fons FMGP [9008/01] *Llibre d'actes del Consell d'Administració*.

Les bases acordades amb Brown Boveri van ser presentades a Josep Gamandé Net, de la constructora Pallás y Gamandé, després que aquesta societat havia retirat el plet interposat per l'impagament dels interessos del deute. Diligentment, Floriach va notificar el 15 d'abril unes noves condicions, que s'afegien a les pactades pel Consell anterior, per les quals Pallás y Gamandé estaria disposada a acceptar la liquidació del deute que, bàsicament, eren les mateixes que FMGP havia establert amb Brown Boveri i entre les quals, significativament, s'hi establia que la que destinava el 75% de l'excés d'ingressos, després de restar-hi les despeses, a l'amortització dels crèdits es faria de manera proratejada entre els diferents creditors. Una darrera clàusula establia la presència d'un conseller nomenat per la companyia constructora en el Consell d'Administració. Com es pot observar, aquest Consell millorava les condicions a un dels creditors —que ja havien estat establertes per un Consell anterior— amb l'argument que les equiparava a les d'un altre (Taula 45).

2. L'acord amb els obligacionistes

Quan havia assolit l'acord amb els creditors el Consell d'Administració va considerar que era el moment de resoldre el conveni amb els obligacionistes. La manera

en què reflecteix la decisió en l'acta de la sessió del Consell ens sembla tota una declaració de les intencions satisfetes. Perquè, per a la junta que presidia Salvador Floriach, «habiendo acreedores tan importantes como Brown Boveri y Pallás y Gamandé no podía proyectarse convenio alguno sin antes haber procurado un principio de arreglo con las citadas casas».⁵⁵² Per tant, com hem avançat en un apartat precedent, el conveni amb els obligacionistes que havia estat prèviament presentat per Joan Nualart Palet, en nom de la Societat, no contemplava el pagament del deute als creditors, si més no, en uns termes semblants als que acabava de pactar el Consell actual, i preveia alguna mena de rescabament del deute amb els obligacionistes que, novament, cal considerar que devia ser més avantatjós que el que es podria proposar després de l'acord amb els creditors.⁵⁵³ A més, s'hi afegia encara un altre detall: que el President va facultar els consellers Puértolas i Puigcerver perquè redactessin la nova proposta de conveni amb els obligacionistes i que aquests homes representaven en el Consell la comissió liquidadora del Banc de Catalunya, contra la presència de la qual es manifestava amb tanta força el petit accionariat.

En aquest treball hem fet diverses al·lusions a la precària situació financera del negoci ferroviari i, no gaires línies més amunt, a les gesticulacions d'alguns accionistes d'FMGP quan exigien l'impagament dels deutes als creditors. Per tant, no se'ns ha de fer estrany que no fos la del Cremallera l'única Societat que en aquelles dates perseguia una solució amb els creditors i amb els obligacionistes. El fons documental de la Societat ens proporciona l'evidència que la Compañía General de los Ferrocarriles Catalanes (CGFC) havia fet suspensió de pagaments i presentat, també, un conveni per a l'aprovació dels obligacionistes, així mateix com la societat *Tranvías de Granada*, o la *Cooperativa de Fluido Eléctrico*, perquè s'hi conserven els models de convenis que van presentar aquestes empreses i, possiblement, van servir de model a FMGP el 1932 i 1933.⁵⁵⁴ Ara

⁵⁵² Llibre d'actes del Consell d'Administració, Sessió del Consell de 1 de juny de 1933. FGC Fons FMGP [9008/01]

⁵⁵³ La proposta de Nualart resultava radicalment diferent. Proposava destinar, dels beneficis després de descomptar despeses, una part per als obligacionistes, una altra per al crèdit de Brown Boveri i la tercera per a la formació d'un fons de previsió. Pel que fa al crèdit de Pallás y Gamandé proposava una nova negociació particular que, si fracassava, obrís la porta «para comenzar una implacable acción judicial». Font: *Juntas...* FGC Fons FMGP [8005/05]

⁵⁵⁴ Proposición de convenio que la compañía general de los ferrocarriles catalanes, S.A. ha propuesto a sus acreedores [...] El procés de conveni amb els obligacionistes de la CGFC devia ser sonat, per la quantitat de notícies que va deixar a la premsa durant 1932. Contràriament, el d'FMGP no va fer gaire rebombori si hem de mesurar-lo per les aparicions de la notícia a la premsa, que són escasses. Font: *Juntas...* FGC Fons FMGP [8005/04]

bé, amb un model o sense ell, la posició regalada als creditors deixava poc marge per a l'acomentament dels obligacionistes. En conseqüència, la proposta de la junta que presidia Floriach no va ser ben acollida. L'enuig d'alguns d'ells devia ser prou important per fer-los posar un insert en la primera plana del diari la *Vanguardia*:

El Consejo de Administración de dicha Sociedad [FMGP], que vive de la tolerancia del Comité liquidador del Banco de Cataluña, que es quien posee la mayoría de las acciones de la Sociedad, ha presentado a la aprobación de los obligacionistas un convenio que sacrifica los intereses de éstos en beneficio de los acreedores que construyeron el F.C. de Nuria. De aprobarse el convenio de referencia, resultaría que los obligacionistas hipotecarios, a cambio de renunciar a todos sus derechos, percibirían [...]⁵⁵⁵

Efectivament, el descontentament dels obligacionistes va fer impossible la resolució positiva del conveni de 1933. La mateixa junta dos anys més tard en va negociar un altre que va presentar el 14 de febrer de 1935.⁵⁵⁶ Una comparació entre els dos convenis ens mostra la distància a què es trobaven les perspectives. Ens informa, també, del llarg i dificultós procés de negociació. Podrem observar-ho si fem una comparació entre els principals esculls de la qüestió.

En tots els casos, serien objecte dels convenis amb els obligacionistes les obligacions pendents d'amortització de les emissions de 1891 (1.425), de 1923 (4.721) i de 1925 (4.934), el nombre de les qual s'havia mantingut inalterat després de la suspensió de pagaments dels cupons, el febrer de 1932. Però les condicions per a l'amortització diferien radicalment en la proposta de 1935, de les presentades amb anterioritat. Els convenis proposats el 1932 i el 1933, i mai no acceptats, fonamentaven el rescabament als creditors, a les empreses i als obligacionistes amb una estratègia semblant, a saber, la fracció en tres parts del producte líquid de l'explotació, després de descomptar-hi les despeses. Hi variava, naturalment, el beneficiari. Si la proposta de 1932 ignorava el deute a la constructora Pallás y Gamandé, la de 1933 l'hi incorporava. Així, el 1933 s'hi preveia destinar el 70% als creditors (principalment, Pallás y Gamandé i Brown Boveri), un 20% a l'amortització de les obligacions (la meitat per al pagament d'interessos pendents i

⁵⁵⁵ *La Vanguardia*, 17 de setembre de 1933, p. 1.

⁵⁵⁶ Encara durant la Junta d'accionistes de 28 de juny de 1934, un accionista, després de l'enèsima disputa entre accionistes per la veracitat o falsedat dels balanços comptables, va demanar, respecte del conveni amb els obligacionistes, que «se ofrezca una prima a cada obligació que se adhiera a fin de fomentar un interés». Font: *Llibre d'actes de les juntes d'accionistes*. Sessió ordinària de 28 de juny de 1934. FGC Fons FMGP [9007/01]

l'altra meitat per a l'amortització de les pròpies obligacions) i un 10% al fons d'ampliació i millora de les instal·lacions. En compensació, el 1935 es resolia un dels greuges que havien plantejat els obligacionistes, que podem deduir en l'anunci que es va inserir a *La Vanguardia*, el fet que aquells havien comprat deute de la línia de Montserrat (1891-1923 i 1925) i les propostes de conveni els condemnava pel de la línia de Núria. Per aquest motiu en la darrera proposta el rescabament de les obligacions en circulació es vinculava exclusivament al negoci de Montserrat, tot i que l'interès promès en l'adquisició, del 5% (1891) i del 6% (1923-1925) s'esvaïa en favor d'un interès variable que podria assolir l'inicialment garantit, però mai sobrepassar-lo. I, encara, s'establia una altra clàusula: el pagament es faria sempre en pessetes. Els creditors, per la seva banda, passaven a cobrar del producte d'explotació de la línia de Núria i, com els obligacionistes, havien d'assumir un interès variable pel seu crèdit que, en els acords de 1933 havien fixat en el 5%. Altres clàusules establien la sindicació dels obligacionistes i els proporcionava presència en el Consell d'Administració, tot i que el conveni de 1935 blindava els creditors amb una presència major (2 per als obligacionistes, 3 per als creditors). Val la pena remarcar que entre la presentació d'un i altre conveni el deute de la Societat amb els creditors no només no s'havia reduït, sinó que havia augmentat, després que es xifres, el 1933, en 2.286.570,62 pessetes, i assolís les 2.376.035,50, el 1935.⁵⁵⁷

Però abans de poder sotmetre el conveni a l'aprovació dels obligacionistes el Consell d'Administració encara hauria de deixar passar alguns mesos, i un parell de juntes d'accionistes, on va haver de relatar, novament, el finançament de la línia de Núria davant la recalcitrant incredulitat d'un nodrit grup de petits accionistes, que perseveraven en la croada contra Pallás y Gamandé. La presentació del conveni als obligacionistes requeria de l'aprovació prèvia de la Junta d'accionistes de la Societat que, per assolir-la, va reunir-se, amb caràcter extraordinari, el 8 de gener de 1936, amb la ferrenya oposició d'un sector de l'accionariat, perquè com va exposar de viva veu l'accionista Josep Danés i Torras, «con este convenio se pretende mejorar jurídicamente los créditos de algunos acreedores y [...] cree que la responsabilidad que pueda existir de este hecho deberá recaer sobre los que han votado a favor».⁵⁵⁸ La proposta de conveni que presentava el Consell

⁵⁵⁷ *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessions de 3 de juliol de 1933 i de 14 de setembre de 1935. FGC Fons FMGP [9008/01]

⁵⁵⁸ Durant la junta extraordinària d'accionistes de 8 de gener de 1936 es va presentar el conveni amb els obligacionistes per a la seva aprovació. El Consell encara va haver d'explicar, novament, el procés d'endeutament en la construcció de la línia de Núria. *Llibre d'actes de les juntes d'accionistes*. Sessió de 8 de gener de 1936. Fons FMGP [9007/01]; *La Union des Banques Suisses*, que representava els

d'Administració seria aprovada amb l'ajut del rodet que suposaven les 10.000 accions del Banc de Catalunya. Però els obligacionistes no l'arribarien a votar. L'afer no es resoldria fins el 1951, després d'un conveni judicial. El bloqueig a les noves inversions que representava la falta d'un acord amb els creditors i els obligacionistes des del primer de gener de 1932, que era conseqüència dels deutes de la construcció de la línia de Núria, tindria conseqüències catastròfiques per a l'envellida explotació de Montserrat.

obligacionistes d'aquella nacionalitat que encara posseïen títols de 1891, va protestar enèrgicament. El consolat suís a Barcelona també va adreçar-se a la Societat, per censurar-li que no aclaria els fonaments de dret de les decisions contingudes en la proposta de conveni, referides a l'obligatorietat dels pagaments en pessetes i a la imposició de l'interès variable. Fins i tot, un advocat ginebrí que havia de liquidar una herència, exposava a la Societat la impossibilitat de vendre els títols de 1891, que eren propietat del difunt, a causa de la suspensió del pagament de les amortitzacions i la impossibilitat d'aprovació del conveni amb els obligacionistes. Font: *Juntes...* FGC Fons FMGP [8005/05]

Part tercera

Del somni als plets. Les conseqüències de l'arribada del tren a Núria (1918-1936)

1. Del somni als plets. Les conseqüències de l'arribada del tren a Núria (1918-1936)

Fins ara hem presentat els factors que al nostre parer resulten més rellevants en la cursa que va emprendre FMGP, perquè Montserrat, primer, i Núria, més endavant, esdevinguessin una institució moral i un negoci turístic. Factors de caire general, que condicionaven les decisions de gestió de la Societat i també les del conjunt dels actors polítics i culturals del país, que s'hi sobreposaven. En els capítols que seguiran ens aturarem en descripció de la manera en què el factors van impactar en uns altres actors decisius, els municipis de Ribes de Freser i de Queralbs i les conseqüències en l'avanç i consolidació del projecte de la Societat. Descobrirem que ambdós municipis tenien consciència plena dels beneficis que els podia aportar el futur desenvolupament turístic de la Vall de Núria i van maniobrar per obtenir preciosos avantatges. Ribes i Queralbs fonamentarien les expectatives en la plusvàlua de la fabulosa convulsió immobiliària que consideraven que tenien a tocar, de la qual havien pres consciència des del mateix moment en què la monarquia havia fet concessió al bisbe d'Urgell de 60 ha de terrenys comunals que circumdaven el Santuari. Tanmateix, els promotors de Núria, el bisbe Justí Guitart i FMGP lligarien en curt el negoci i no els permetrien entrar en el joc. Més endavant, la República amenaçaria de capgirar-ho tot, quan el govern de la Generalitat va considerar que podia apropiarse dels símbols de la Renaixença convenientment dessacralitzats, i la muntanya era un dels més importants, per donar lloc al que Enric Ucelay ha denominat «un noucentisme de masses». En aquesta nova etapa, l'Ajuntament de Queralbs es veuria immers en la contradicció d'afavorir amb els seus plans d'urbanització de la vall els que la Generalitat i la República havien volgut foragitar. L'aportació de la investigació, a partir de fonts primàries, inèdites, obre els resultats a noves realitats i, també, a unes conclusions més precises dels esdeveniments a Núria durant aquesta etapa.

L'Ajuntament de Ribes de Freser pren posicions

Durant el darrer quart del segle XIX la vila de Ribes de Freser havia consolidat un lloc de referència entre la seixantena de destinacions d'estiueig a Catalunya.⁵⁵⁹ La vila va dotar-se des del 1903 d'un pla urbanístic que en regulava el creixement. El seu autor era Antoni Coll i Fort.⁵⁶⁰ En el plànol que va dibuixar l'arquitecte, que es conserva a l'Arxiu Comarcal del Ripollès, s'hi reconeix la voluntat de de fer de Ribes una vila a la mida de l'estiuejant, amb la creació d'un ampli passeig a la vora del Freser (el futur Passeig Guimerà, que el 1916 projectarà el mateix Coll i Fort), l'arranjament dels accessos a les fonts i la reforma i nova alineació dels principals colls d'ampolla d'una vila antiga i de muntanya.⁵⁶¹ Els agents polítics i econòmics locals entenien perfectament «l'importància que representa per aquesta Vila l'urbanització i embelliment dels indrets mes concorreguts pels estiuejants, fent-los plaent la seva estada [...]»,⁵⁶² per la qual cosa el municipi es va esforçar en oferir-los hotels, torres o apartaments on residir durant el període estival, «així com jardins i passeigs on fos plaent passar-hi l'estona protegits del sol per ombres generoses, i fonts arreglades on anar a berenar i fer-hi fontades per prendre aigua amb anissos, tot un ritual entre els estiuejants».⁵⁶³ La premissa va dur associada un impuls a les transformacions urbanes i arquitectòniques i, en conseqüència, la construcció d'uns edificis en què hi trobarem la remarcable petja professional d'arquitectes forans. La nòmina completa dels arquitectes que van projectar construccions a Ribes, durant el primer terç del segle XX, és encara incompleta, però s'hi poden reconèixer edificis

⁵⁵⁹ Per al coneixement del fenomen de l'estiueig a Catalunya, vegeu. PUIGVERT I SOLÀ, J. M. (2020) *Balnearios, veraneo, literatura: Agua y salud en la España contemporània*. Marcial Pons; PUIGVERT I SOLÀ, J. M (2022) *Estiueig de proximitat. Barcelona, 1850-1950*. Diputació de Barcelona; FIGUERAS CAPDEVILA, N. (2019). «L'estiueig, la salut i la cultura. Un llibre, una trobada i un projecte obert», *Quaderns de la Selva* 31, 207-215. PUIGVERT I SOLÀ, J. M. (2002). «Les colònies d'estiuejants (1865-1936)», *Revista de Girona Núm. 215*, p. 76-82; PUIGVERT I SOLÀ, J. M. (2016). «Les colònies d'estiueig a la muntanya catalana: salut o bé, oci?», *Plecs d'història local 163*, p. 2-4; PUIGVERT I SOLÀ, J. M. I FIGUERAS CAPDEVILA, N. (2016). «L'estiueig, objecte d'estudi polièdric», *Plecs d'història local 163*; J.M. PUIGVERT I SOLÀ, N. FIGUERAS CAPDEVILA, (2016). «L'estiueig: canvis de model, decadència i patrimonialització», *Plecs d'història local 163*, p.11-12.

⁵⁶⁰ Antoni Coll i Fort (Barcelona, 1871-1958). Títol d'arquitecte per l'Escola Superior d'Arquitectura de Barcelona (1897). Va ser arquitecte municipal de Ripoll, Sant Joan de les Abadesses, Ribes de Freser i Campdevànol, així mateix com conservador del monestir de Santa Maria de Ripoll. És autor d'una extensa obra a Barcelona, Ripoll, Ribes de Freser, entre d'altres poblacions.

⁵⁶¹ ACRI Ribes [plànols/sense inventariar]

⁵⁶² ACRI Ribes [197/1]

⁵⁶³ J PUIGVERT I SOLÀ, J. M. (2020). «L'estiueig i el primer turisme a la vall de Ribes (1880-1936)». A: J. M. PUIGVERT I SOLÀ, M. SITJAR SERRA, V. ORTA, *Cent anys del tren a Ribes de Freser*. Ajuntament de Ribes de Freser, p. 26.

d'Antoni Coll Fort, Josep Riera Reguer, Josep Danés Torras, Raimon Duran Reynals o Jeroni Martorell Terrats.⁵⁶⁴

Ribes havia esdevingut la primera destinació per als esports d'hivern a Catalunya. Al centre d'Europa les classes benestants sumaven el gust pels esports d'hivern, que s'exercitaven a la neu, a la pràctica de l'estiueig. A partir de 1877 els noruecs van popularitzar l'esquí per Europa i, en pocs anys, Suïssa gairebé va monopolitzar-ne la pràctica.⁵⁶⁵ A Catalunya encara va trigar uns anys en arribar la nova moda. Fins aleshores, la muntanya havia estat l'escenari de l'excursionisme científic i cultural i no va ser fins el 1908 que no es va fundar la secció de Muntanya del Centre Excursionista de Catalunya (CEC). Ben aviat, els socis del CEC van organitzar uns primers concursos d'esports d'hivern, que es van dur a terme a Ribes de Freser a partir de 1911.⁵⁶⁶ La vila era reconeguda d'antic per la seva qualificada faceta balneària, la qual cosa havia fet que disposés, a més de cases i xalets, d'una capacitat considerable per acollir forasters en les reconegudes fondes de la vila. A Ribes, o als seus encontorns, s'hi trobaven, el 1914, el gran Hotel-Balneari Montagut i els hotels La Corba, Parramon, Gouzy, España, Catalunya, Prats i Sant Antoni, als quals s'hi van afegir, el 1919, la Fonda Vilalta i Els Caçadors.⁵⁶⁷ L'oferta resolva l'estatge dels petits grups excursionistes que s'hi desplaçaven. En el desvetllament turístic havia resultat decisiva la seva accessibilitat, perquè es trobava relativament ben comunicada amb Barcelona, si més no, d'una manera més eficient que altres viles de la comarca.⁵⁶⁸ Els altres camps de neu del Pirineu no

⁵⁶⁴ D'Antoni Coll i Fort, la torre Pàmies i les Escoles Antigues; de Josep Riera i Reguer, els xalets Sau I i II i Els Pibets; de Josep Danés i Torras, casa al carrer de Núria, jardinet del Brollador; de Jeroni Martorell, les Escoles Municipals.

⁵⁶⁵ «Se pueden dar algunas fechas y algunos datos como pruebas. El británico Fox introdujo el esquí en Grindelwald en 1891. En 1893 Sir Conan Doyle esquió en Davos, estación climática de los Grisonos que pronto fue escogida por los Lunn, el obispo metodista Dr. Henri Lunn y su hijo Arnold, gran deportista ennoblecido por el rey de Inglaterra por los servicios prestados al esquí británico y a las relaciones anglo-suizas. Sir Arnold Lunn, en efecto, hizo mucho por este deporte, llegando a escribir manuales de esquí, inventando técnicas de descenso de largos virajes (los «slaloms») y fundando en 1902 el «Davos British Ski Club». Sólo tenía una pasión, el descenso que denominó Kandahar. Fue el creador de esta competición que trasladó a Arlberg, llamándola Arlberg-Kandahar. De carácter anual, esta prueba llegó a ser una prestigiosa repetición del campeonato del mundo. Hasta 1953 los grandes progresos del esquí alpino se dieron en Arlberg de la mano de Lunn y de los monitores austriacos». BOYER, M. (2002). «El turismo en Europa, de la Edad Moderna al siglo XX». *Historia contemporània*, p. 24.

⁵⁶⁶ PUIGVERT I SOLÀ, J. M. (2004). «Els esports d'hivern, en una exposició», *Revista de Girona*. Núm. 225, p. 12-13.

⁵⁶⁷ PUIGVERT I SOLÀ, J. M. (2020). «L'estiueig i el primer turisme a la vall de Ribes (1880-1936)». A J. M. PUIGVERT I SOLÀ, M. SITJAR SERRA, V. ORTA, *Cent anys del tren a Ribes de Freser*. Ajuntament de Ribes de Freser, p. 27.

⁵⁶⁸ A partir de 1919 Ribes de Freser quedaria connectada directament amb Barcelona per ferrocarril, tot i que les baixes freqüències de circulació dels trens no facilitarien l'accés dels barcelonins al cremallera com havia previst FMGP.

disposaven d'unes condicions semblants, per l'absència de ferrocarrils o carreteres, i per no posseir una tradició hotelera que els proporcionés experiència en el tracte del foraster.⁵⁶⁹

La Vall de Ribes també va ser l'escenari d'una industrialització particularment reeixida en el tèxtil i en les primeres experiències d'aprofitament hidràulic per a l'electrificació del país. La proximitat als centres urbans, que promovia l'accés dels estiuejants facilitava, també, el transport del fluid elèctric. Això va fer que, ben aviat, suscités l'interès dels enginyers per construir-hi centrals elèctriques, fins al punt que la capçalera del Freser va concentrar els primers aprofitaments hidràulics de gran potència a Catalunya.⁵⁷⁰ Així, el 1896 es posava en marxa la primitiva central de Montagut, per proporcionar enllumenat elèctric al balneari del mateix nom. El 1903 va posar-se en funcionament la central de Queralbs, amb una producció que es destinava a la ciutat de Vic. El 1906 es va construir la central de Daiò. El 1908, el salt més alt fet fins llavors a Europa que, per falta d'experiència va ser dividit en dos trams, el *Fresser Superior* i el *Fresser Inferior*. Unes iniciatives que van viure un procés de concentració, quan va passar en una primera etapa a mans de la *Sociedad Hidráulica del Freser* i, en una segona, quan aquesta va ser absorbida per *Riegos y Fuerzas del Ebro*, la Canadenca. Els ràpids avenços tecnològics en aquest àmbit, especialment en el transport del fluid elèctric, van relegar els projectes de futur que, fins i tot, preveïen la construcció d'una presa a la part alta de la vall de Núria, que hauria inundat el Santuari. En el costat positiu, l'arribada de l'alta tensió a Vic, des de Camarasa, el 1926, i la interconnexió amb la xarxa productora del Freser,⁵⁷¹ va facilitar l'electrificació del ferrocarril Transpirinenc⁵⁷² i la decisió final d'electrificar, també, el futur ferrocarril de Ribes a Núria. En aquest dinamisme productiu hi havia tingut un paper fonamental l'establiment a Ribes de la colònia Recolons, dedicada a l'elaboració de derivats del cotó. Sumades totes les indústries de la Vall de Ribes, ocupaven el 69,9% de la seva població activa, especialment en el tèxtil, la qual

⁵⁶⁹ Ribes també oferia distraccions. Com ho ha descrit Miquel Sitjar, «la vila es va esforçar perquè als estius no faltessin divertiments per evitar el tedi dels estiuejants i des del 1900 va disposar de cinema. [...] La Festa Major, que cau en ple mes d'agost, en el pic de l'estiueig, va començar a innovar amb espectacles com el de globus aerostàtics del 1908, molt documentats pel fotògrafs de l'època, i fins i tot amb d'altres de tan sorprenents com les curses de braus, també, recollides pels fotògrafs». PUIGVERT I SOLÀ, J. M. «L'estiueig i el primer turisme a la vall de Ribes (1880-1936)». A PUIGVERT I SOLÀ, J. M., SITJAR SERRA, M. I ORTA, V. (2020) *Cent anys del tren a Ribes de Freser*. Ajuntament de Ribes de Freser, p. 16.

⁵⁷⁰ ALAYO MANUBENS, J. C. (2007). *L'electricitat a Catalunya. De 1875 a 1935*. Pagès Editors.

⁵⁷¹ *Ibid.*

⁵⁷² *Ibid.*

cosa tindria una repercussió transcendental per a la construcció del nou ferrocarril, perquè li proporcionaria treballadors qualificats i proveïdors solvents.⁵⁷³

En aquest ambient, a començaments de març de 1926, l'Ajuntament de Ribes de Freser va publicar l'edecte que notificava l'afectació de terrenys per a la construcció del ferrocarril cremallera (Taula 46). Malgrat els entrebancs que FMGP trobava a Montserrat i les interferències de Rubió, el procés administratiu per a la concessió avançava. De resultes dels edictes comunicats pels ajuntaments de Ribes i Queralbs, relatius a l'ocupació de terrenys per a la construcció del ferrocarril, l'advocat Josep Raig escrivia a Manuel Talens Anglasell, administrador d'FMGP, el primer de maig, que el projecte havia rebut un «sin número de oposiciones» que calia respondre.

Taula 46. Relació d'expropiacions que calia dur a terme per a la construcció del ferrocarril cremallera de Ribes de Freser al Santuari de Núria. Terme municipal de Ribes de Freser.

Núm.	Titular	Qualificació
1	Hereus de Lluís Portabella	Conreu
2	Germans Sans	Conreu
3	Salvador Mauri	Conreu
4	Francesc Marcé	Conreu
5	Ajuntament de Ribes	Erm
6	Pere Busquets	Erm
7	Germans Desta	Conreu i erm
8	Àngel de Pastosa	Conreu i erm
9	Josep Serra Palomera	Conreu
10	Josep Pujol Casafont	Conreu
11	Esteve Surroca	Conreu
12	Ramon Roma	Conreu
13	Tomàs Montagut	Erm
14	Eudald Carbonell	Erm
15	Joan Roma	Erm
16	Pere Bonfill	Erm
17	Eudald Sanjaume	Erm
18	Francesc Bonada	Pastura
19	Jaume Constans	Pastura

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [11003/08]

A la missiva de Raig, Talens responia el 5 de maig que «dentro del plazo que se nos señala remitiré a V. nuestra contestación a las reclamaciones de los expropiados que aunque están en su derecho ni tienen importancia alguna, ni creo que puedan hacernos ningún daño y por lo tanto podremos seguir tranquilamente la tramitación del expediente». Certament, les reclamacions no revestien importància, si s'exceptuava la

⁵⁷³ MARIN SURROCA, J. (2005). *Recull històric Recolons i Saida. Ribes de Freser*. Ajuntament de Ribes de Freser, p. 19.

que va fer l'Ajuntament de Ribes a través del seu alcalde, Josep Font Peix, contrària a l'ocupació d'uns terrenys que s'havia decidit destinar a la construcció d'un grup escolar i contrari, també, a l'afectació que el ferrocarril pogués produir en l'edificabilitat de les parcel·les del passeig Guimerà, el sector en què es pretenia fonamentar el creixement econòmic de la vila, a través de la construcció de xalets per a estiuejants. A més de l'Ajuntament, van presentar-ne alguns veïns, les al·legacions dels quals tenien en comú la denúncia a la vaguetat del traçat, del qual només coneixien el nombre dels terrenys que afectaria.

En la resposta a les al·legacions, que es va fer l'11 de maig, la Societat admetia que «ni en punto el trazado ni en otro alguno referente al Ferrocarril de Cremallera desde la estación de Ribas del Freser al Santuario de Nuestra Señora de Nuria tiene criterio cerrado y que se halla dispuesta a estudiar en el trámite del replanteo cuantas modificaciones se estimen convenientes para armonizar las conveniencias de la empresa con los intereses generales de la población y de los particulares afectados por la obra». Desestimaven però, les pretensions d'alguns veïns que exigien que la Societat trametés a l'Ajuntament una còpia del projecte per examinar-lo i fer reclamacions si així ho estimaven oportú, perquè era un tràmit que no prescrivia la Llei. Mentrestant, la Inspección Tècnica y Administrativa de Ferrocarriles, la Comisión Provincial de Obras Públicas de Gerona, així com el Distrito Forestal de Barcelona, Gerona y Baleares, havien donat el seu vist i plau, i la tramitació va poder prosseguir, doncs, la seva marxa ordinària.

Quan avançat el projecte de construcció, el 1928 la Societat va prendre la decisió de traslladar les instal·lacions a Ribes-Vila —l'estació, els tallers, les cotxeres— va iniciar una negociació amb l'ajuntament de Ribes de Freser per a la tria del lloc més adient. Amb el canvi va abandonar, també, la decisió primerenca de dotar el poble de Ribes d'un baixador de petites dimensions al punt quilomètric 0,800⁵⁷⁴. L'Ajuntament de Ribes tenia plena consciència de la importància que el nou ferrocarril tindria per al municipi, però no per això va deixar fer a FMGP el que volgués. Amb la intenció de demostrar que amb l'arribada del turisme a la muntanya hi podien guanyar tots, l'equip de govern municipal va dur al Ple del 22 de maig de 1928 una proposta de conveni amb la companyia que havia de fer possible l'establiment de l'estació i els serveis necessaris

⁵⁷⁴ El baixador se situava originalment en terrenys públics, exactament en el lloc que actualment ocupen les escoles. La proposta va ser abandonada en favor de l'estació en una nova ubicació. Font: *Ferrocarril Ribes-Núria. Projectes*. FGC Fons FMGP [1103/07].

per a l'exploració del ferrocarril en uns terrenys amplis i planers, al mateix temps que feia una volta més de cargol al procés d'urbanització de la vila, que havia quedat encallat perquè malgrat l'existència del projecte urbanístic d'eixample gairebé ningú no n'havia adquirit cap parcel·la.⁵⁷⁵ La proposta que es va dur al Ple va ser aprovada, però per arribar a la fórmula final uns i altres van haver de trobar la solució satisfactòria. En el contracte que signarien el 4 de setembre de 1928, davant del notari Eligio Martínez García, a Ripoll, la societat d'FMGP es comprometia efectivament en la construcció d'una estació a la població de Ribes. També, es comprometia a dur a terme la reconstrucció del camí que duia des de les (antigues) Escoles Municipals al Passeig de la Margarideta, que quedaria tallat amb la construcció de la línia. L'ajuntament, de la seva part, es comprometia en la cessió dels terrenys dels quals tenia la propietat necessaris per a l'establiment del ferrocarril, i en l'apertura del carrer que havia d'enllaçar amb la futura estació, que requeria d'unes expropiacions que es sufragarien amb els rendiments de l'adquisició que FMGP faria de cinc solars urbanitzables que eren al passeig d'Àngel Guimerà, per un valor conjunt de 32.500 pessetes⁵⁷⁶. L'ajuntament, a més, aixecava a la Societat

⁵⁷⁵ «El ayuntamiento de la villa de Ribas de Fresser posee un plano general con su proyecto de reforma, urbanización y ensanche, confeccionado en el año 1903 por el arquitecto don Antonio Coll Fort, cuyo documento en aquella fecha y hasta hace poco a [sic] llenado por completo las necesidades de la localidad y merecen unánime elogio quienes lo idearon y más aún quien lo ejecutó. En los años transcurridos desde que fue aprobado se han llevado a cabo en ésta diferentes obras de reforma y nueva alineación, unas siguiendo la línea trazada en el plano y otras omitiendo por completo lo que en el mismo se indica. Pero no es este el momento de hacer resaltar si se han cometido o no extralimitaciones, solamente hemos de reconocer que el plano en cuestión a [sic] hecho que la villa de Ribas diera un gran paso en su urbanización. Y ahora nos hallamos en que éste ha debido de ser modificado en una de sus partes con motivo de la proyectada construcción del ferrocarril de Ribas a Núria y debido al emplazamiento que se da a la estación dentro de la localidad, que no permite la apertura de una calle señalada en el plano como continuación del Puente denominado de la “Vila de munt”. La rectificación se ha hecho procurando apartarse lo menos posible de lo indicado en el mismo, como es de ver por el proyecto que forma parte de éste expediente, todo lo cual no es de dudar que merecerá la aprobación de los señores del Ayuntamiento y ya que por imperio de las circunstancias ha debido alterarse la urbanización de entrada a la calle de la Fábrica, es de necesidad también imprescindible que la nueva alineación se lleve a la práctica a la mayor brevedad posible debido á que por dicha calle ha de circular forzosamente todo el tránsito que conduce a la carretera de Pardinias en construcción y a la estación del nuevo ferrocarril en proyecto. La forma de ejecutarse dicha reforma la tiene muy a mano el ayuntamiento con el importe de la venta de los solares de su propiedad sitios en el paseo de Guimerá, cuyo presupuesto ya ultimado, se somete también a la aprobación del consistorio, por lo que de así merecerlo, se habrá dado un gran paso en la urbanización de Ribas, y además, sin duda alguna, será la clave para que se realicen otras de iniciativa particular». Font: ACRI RIBES [179-1].

⁵⁷⁶ En la finalització del període de la Dictadura de Primo de Rivera l'opinió pública de Ribes exigiria explicacions de determinats moviments especuladors que havia fet l'Ajuntament. Sobre aquesta qüestió, i referint-se a la promoció de cases barates a Madrid, Carlos Sambricio apuntava que «la operación que propician los Ayuntamientos es perfecta, si tenemos en cuenta que quienes integran las corporaciones son, precisamente, los poseedores de terrenos y los hombres ligados a negocios de la construcción; tras haber logrado la recalificación de la zona, [...] planean que sea el propio ayuntamiento quien garantice la inversión, tanto con avales como urbanizando los terrenos». C. SAMBRICIO, «La política urbana de Primo de Rivera: del Plan Regional a la política de casas baratas», *Ciudad y Territorio*, 54, (1982). p. 51.

l'obligació que tenien els compradors de parcel·les urbanitzables d'edificar en el termini de tres mesos posteriors a la compra-venda, però la traslladava als que en un futur les comprassin a la companyia del tren.⁵⁷⁷ Enrere quedaven les pretensions de l'alcalde Joan Barceló d'afegir al tracte un parell de solars més, que eren al carrer de la Fàbrica (actualment, carrer de Núria), i col·locar tot el conjunt per 53.000 pessetes. També, les vel·leïtats d'uns i altres per fer arribar el passeig d'Àngel Guimerà fins a l'emplaçament de la nova estació perquè generés un gran nombre de parcel·les urbanitzables.⁵⁷⁸ Amb els diners que van recaptar-se per la venda dels solars l'Ajuntament va indemnitzar els tres propietaris que havien estat afectats per la nova alineació i ampliació del carrer de la Fàbrica, que resultava imprescindible per obrir la nova carretera de Pardines que estava en construcció i per facilitar l'accés a la projectada estació de Ribes-Vila. El futur pont sobre el Segadell, que havia de connectar l'esplanada de l'estació amb la vila, aniria per compte de la companyia.⁵⁷⁹ En un acte de generositat, Josep Rogent va fer donació de 500 pessetes per a l'hospital de Ribes. L'alcalde Barceló, que també era el president de la Junta administradora, va manifestar que «el rasgo será recordado siempre con especial agradecimiento [...] y en particular por los pobres enfermos que han de ser socorridos, cuya admisión es cada día más limitada precisamente por la falta de recursos y cumplimiento de los deberes Morales en favor del prójimo, que en este caso tan dignamente han sido recordados por la Sociedad no menos dignamente representada por usted».⁵⁸⁰ L'hospital de Ribes no trigaria gaire temps a acollir el gruix dels ferits en les obres de construcció del cremallera.

⁵⁷⁷ FMGP va adquirir les parcel·les 2 a 6 del plànol que Jeroni Martorell havia dibuixat el 1915 (ACRI RIBES [sense inventariar]. El 1934 s'hi construïren els xalets Sau I i II en les parcel·les 2 i 3, el projecte dels quals va anar a càrrec de l'arquitecte Josep Riera Reguer. Els terrenys van ser venuts a La Papelera del Freser (Josep Sau). el 1930, per un import que no hem pogut conèixer. Font: *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*, sessió de 10 de juny de 1930. FGC Fons FMGP [9008/01].

⁵⁷⁸ FGC Fons FMGP [1013/04]. La Societat va arribar a confeccionar un plànol en què el passeig Guimerà s'obria fins a l'emplaçament de l'estació, i també s'obrien nous carrers per urbanitzar la zona. Comprovem que la temptació de l'especulació immobiliària va ser tothora present.

⁵⁷⁹ El pont definitiu no es construiria fins vint anys més tard.

⁵⁸⁰ *Oficis diversos*, 1.923-34. FGC Fons FMGP [7006/01].

Núria, municipi de Queralbs

Durant el primer quart del segle XX, quan els bisbes d'Urgell i Josep Rogent van acaronar el somni de fer el *carril* a Núria, la Verge no es trobava —ni probablement ho havia estat mai— *voltada de soletats*. Contràriament, la Vall de Núria era un lloc en què convergien poderosos i molt diversos interessos que, en alguns casos, eren anteriors a la genealogia política que havia caracteritzat l'acció de l'Estat durant l'època contemporània. Perquè Núria reunia la doble condició d'una tradició material, econòmica, a la vegada que una d'intangible, simbòlica. Naturalment, sense aquesta doble condició no hauria atret l'ambició dels bisbes d'Urgell ni la d'homes de la pell de Rogent.

Un primer aspecte decisiu per a Núria el constitueix l'evolució de la xarxa de transports. Per al geògraf Jaume Font i Garolera els condicionants orogràfics pirinencs «haurien contribuït a l'afaiçonament d'una xarxa viària molt esquemàtica que s'hauria configurat en la forma típica d'espina de peix, amb manca de vies d'interconnexió entre les valls».⁵⁸¹ Una xarxa arcaica sobre la qual, segons l'antropòleg Ismael Vaccaro, l'impuls de les obres públiques finisecular va tenir per conseqüència un canvi radical en la fesomia i l'economia de les infraestructures de transport. Els corriols careners, dels quals n'havia tingut cura el territori, van ser substituïts per carreteres a les fondalades que administraven els enginyers des de les capitals. Els nous eixos obeïen lògiques diferents a les que havia teixit l'economia de muntanya, perquè beneficiaven les necessitats de les societats urbanes. Va ser llavors que el territori rural va començar a ressentir-se de l'aprofitament aliè dels seus recursos.⁵⁸²

En el nou marc de construcció de modernes vies de comunicació, a més de la gran obra pública del ferrocarril Transpirinenc, la carretera de Ribes a Queralbs la promouria la Diputació de Girona a partir del 1911. Però el Santuari de Núria quedaria al marge de l'embranchida impulsada per l'Estat,⁵⁸³ tot i que, potser per aquest aïllament del corrent

⁵⁸¹ FONT I GAROLERA, J. (1999). *La formació de les xarxes de transport a Catalunya (1761-1935)*. Xarxes i Territoris/ Oikos-Tau, p. 49.

⁵⁸² VACCARO, I. (2008). «Los Pirineos como proyecto de Estado: de municipios comunales, ingenieros forestales, sociedades de propietarios y parques naturales», *Historia Agraria*, 46, p. 17-45.

⁵⁸³ R.O. 31 d'agost de 1911 sobre subvencions i avançaments per a la construcció de camins veïnals. El diputat a Corts per Puigcerdà Bertrand Serra, es vantava que l'avenç en la construcció de les carreteres de la comarca era el resultat de la seva intervenció. Però la realitat és que el camí de Ribes a Queralbs encara es trobava en fase de subasta el 1914. *Diario de Gerona*, 5 de març de 1914. Pàg. 9; Sobre la carretera de Queralbs a Núria: «El Sr. Esteve, Qüefe Enginyer de la Secció forestal de Catalunya i Balears, acaba de fer els estudis damunt el terreny per a la construcció d'una carretera forestal des de Caralps a Núria; que pels informes rebuts sortirà del dit lloc de Caralps per la part de migdia en direcció a la Cugulla fins tocar al bosc d'estramera seguint la direcció Sudoest; d'allí seguint la direcció Sudoest; d'allí girarà en direcció

general, es va mantenir un lloc de pas per a contrabandistes i emigrants de dubtosa legalitat i, de retruc, un territori de pràctiques del ram militar.⁵⁸⁴

Però la característica material —econòmica— del Núria contemporani la determinaria decisivament l'acció de l'Estat durant la primera meitat del segle XIX, quan amb l'extensió de la institució municipal va desplaçar la parroquial en el registre de la vida ciutadana, i quan aquell va prendre el control dels antics comunals, després que havien estat exceptuats de la desamortització. L'antropòleg Ismael Vaccaro ha dit que la propietat ens informa de la condició legal del territori, la qual atorga preeminència a qui la té de manera absoluta, que acumula els drets de gestió i explotació i configura una «estratigrafia legal [que] es de capital importancia para entender el uso de los recursos en los Pirineos».⁵⁸⁵

Els comunals, al fil de les explicacions de Vaccaro, que resumeix les expressades per Josefina Gómez Mendoza a *Ciencia y política de los montes españoles (1848 – 1936)*, van passar a ser administrats de manera científica pel cos d'enginyers de Monts, pel fet que es pressuposava que el bosc constituïa un element decisiu per a la sostenibilitat dels cicles hidrològics i que només el domini públic i una operació tècnica del territori podien assegurar-ne la seva preservació. De resultes d'una política semblant, els nous gestors tècnics, gairebé del tot oposats a l'agricultura i a la ramaderia tradicionals, van bandejar els agents que des d'antic havien participat en l'administració del territori, perquè els

Norest cap al mig del Pinatar, travessant a mig aire la penya esquerra pujant de damunt el pont del Caramal; continuarà per l'esquerra del riu, damunt la resclosa de Dayó; travessarà el riu de Núria, havent passat el Salt de l'aigua, en el plà de Sallent; i des d'allí continuarà per la dreta del riu, seguint la direcció del camí actual fins arribar a la creu d'en Riba, des d'ont continuarà la dreta del riu, fins arribar a l'indret del Prat de baix en direcció al front de la Iglesia nova, per ont arribarà al mateix Santuari. Tindrà un desnivell sumament suau del 4 i 5 per cent amb una trentena de kilòmetres». Font: "La carretera de Núria" *La Veu Comarcal*, 30 d'octubre de 1915, p. 2.

⁵⁸⁴ «En el monte que el Estado poseé en el termino de Caralps [...] la Guardia Civil sorprendió a tres sujetos que iban cargados con sacos en los que llevaban géneros para pasarlos de contrabando a Francia» *Diario de Gerona*, edició de 12 de juny de 1918. «En el Pla de la Pradella, del termino de Caralps, unos trabajadores de la energia Eléctrica de Cataluña encontraron una mujer casi cubierta de nieve. La trasladaron a la Central denominada Fresser Inferior donde le fueron prestados los primeros auxilios. Se trata de una mujer de nacionalidad portuguesa llamada Emilia Rosa, de 56 años, que se dirigia a Francia y después de detenerse para descansar no tuvo ya fuerzas para proseguir su camino; y como nevava intensamente, aterida de frio, perdió el conocimiento. Encontráronsele dos sacos, un capazo con ropas usadas, un billete de 500 reis, seis de 5 centavos, tres de 2 y cincuenta céntimos de calderilla española» *Diario de Gerona*, edició de 14 de desembre de 1923. «Al bajar la fuerza del Batallón de Artilleria de Barcelona Número 1, que se hallaba acampado en Nuria, con dirección a Ribas de Fresser, entre los sitios conocidos por Refugi de Sant Pau y Pont Cremal, termino de Caralps, una de la acémilas cargadas de picos y palas, se precipitó por una pendiente de más de 100 metros debido a las males condiciones del terreno, ya que el mulo en un movimiento brusco al borde del precipicio, hízole perder terreno cayéndose al fondo del barranco resultando el mulo muerto». *Diario de Gerona*, 31 de juliol de 1928, p. 2.

⁵⁸⁵ VACCARO, I. (2008). «Los Pirineos como proyecto de Estado: de municipios comunales, ingenieros forestales, sociedades de propietarios y parques naturales», *Historia Agraria*, 46, p. 17-45.

consideraven una amenaça per als interessos d'una col·lectivitat aliena a ell i que es desenvolupava al dictat del mercat capitalista. Una pràctica que va ser possible a causa del retrocés general en què es trobaven els estils de vida de muntanya i el seu escàs pes en el procés de decisió política i econòmica, però que desconeixem com es va articular a la Vall de Ribes per l'absència d'estudis específics quan la indústria, des de la tèxtil a la hidroelèctrica, i la mineria, hi havien fet acte de presència i oferien una alternativa viable de transformació socioeconòmica.⁵⁸⁶

Montserrat Moli ha estudiat l'evolució econòmica del Queralbs contemporani i atribueix als comunals —el Santuari de Núria se situa al cor del communal d'Estremera— un influx positiu per al municipi.⁵⁸⁷ Una administració que, el 1914, el divulgador del Pirineu català, César August Torras, jutjava que sense una acció perversa de l'Estat encara hauria pogut proporcionar millors resultats.⁵⁸⁸ Observem, doncs, per al cas de Queralbs, que l'aprofitament dels comunals podia esdevenir una font de riquesa i prosperitat, la qual cosa podia situar-los en el punt de mira de cobdiciosos interessos particulars. Per evitar-ne una privatització discrecional, l'Estat havia confeccionat el 1859 un primer *Catálogo de Montes de Utilidad Pública*.⁵⁸⁹ Per al legislador, el sentit dels comunals consistia en «asegurar la conservación y mejora de ciertos bosques y ofrecer en todo caso a la administración pública, con las maderas de construcción urbana y naval que necesita, los medios de procurar a muchos pueblos su existencia». A partir del catàleg de 1901 va

⁵⁸⁶ La mineria era clarament present al terme de Queralbs, i també a la Vall de Núria. El 1922 dos hisendats de Queralbs, Joan Tubau i i Donat Coma obtindran, tot i l'oposició manifestada pel Santuari, el dret sobre una mina de ferro a la plana del Santuari, en el lloc de l'ermita de Sant Gil. El 1924, Frederic Cusidó (el mateix que pretindrà promoure un funicular amb Santiago Rubió i Tudurí), obtrindrà la concessió d'una altra mina. En ambdós casos els titulars renunciaran a les concessions poc temps després i no es pot descartar que tot plegat no es tractes de res més que un mecanisme per obtenir diners davant la previsible urbanització del Santuari.

⁵⁸⁷ Segons Moli, «la bona administració dels comunals va portar Queralbs el 1860 a 602 habitants i 201 cases, seixanta més que el 1787, 126 de les quals al nucli urbà, 55 a Serrat, 7 al veïnat de Vilamanya, 6 a Fustanyà, 4 a Can Batlle de Fustanyà, 2 a Can Constans i al Santuari de Núria i 1 a les barraques de la Cugulia i de la mina del Puig, les Ruïra de Dalt i de Baix, l'Oratori i les capelles de Sant Sebastià de Queralbs i de Sant Gil, a Núria.» En: MOLI FRIGOLA, M. (2008). «Els comunals de Queralbs, xarnera política entre Espanya i França», *Annals del Centre d'Estudis Comarcals del Ripollès*, p. 373-383.

⁵⁸⁸ Torras escriuria que «compta aquest poble ab dos boscos comunals, de pins, que proveeixen de llenya als vehins en el rigor de l'hivern, ta cru en aquestes terres. No's permeten les tallades per a venda o exportació. Ab tot y esser el poble de la provincia que ingresa major quantitat de 10% creat fa ja més de trenta anys sobre'ls productes forestals y que deuen destinar-se per l'Estat pera la repoblació y mellora de boscos, aquí no s'hi ha gastat fins ara ni un sol cèntim pel nostre paternal Govern. Molt convindria que, com en els boscos de la vehina França, s'obrissin camins forestals pera poder penetrar en certs indrets d'ells, que, si's fa difícil entrar-hi a peu, és impossible fer-hi arribar cavalleries.» En: AUGUST TORRAS, C. (1914). *Pirineu Català. Vall de Ribes. Altes valls del Freser*. Impremta Josep Sabadell, p. 84.

⁵⁸⁹ Per a una visió de la temàtica: CALVO SÁNCHEZ, L. (2003). *El Catálogo de montes: origen y evolución històrica (1859-1901)*. ICONA.

desaparèixer la distinció entre els monts que s'exceptuaven de la desamortització i els que eren considerats d'utilitat pública. Així, els catàlegs establien les mesures imprescindibles perquè el Cos d'Enginyers Forestals classifiquessin els monts en funció dels interessos productius.⁵⁹⁰ Els comunals de Queralbs apareixen en aquests catàlegs diferenciats entre els de la muntanya del Serrat (1.410 ha.) i els d'Estremera (600 ha.), ambdós caracteritzats per la presència del *pinus montano*.⁵⁹¹ Ara bé, com aclareix el preàmbul del catàleg de 1901, «la inclusión de un monte en el Catálogo de los exceptuados de la desamortización por causa de utilidad pública, no prejuzga ninguna cuestión de propiedad, pero acredita la posesión a favor de la entidad a quien aquel asigna su pertenencia».⁵⁹²

La literatura del Dret que ha tractat la qüestió afirma que el catàleg de monts consistia en una relació d'eventuals propietats administratives, no necessàriament inalienables, que havien estat salvades de la desamortització per raons preferentment productivistes, però que permetia l'eliminació de la presumpció de possessió que ostentaven els ens públics per mitjà d'interdictes —i aquí cal recordar que els bisbes d'Urgell sempre havien argumentat que el lloc els pertanyia des de temps immemorials.⁵⁹³

Després que el 1883 s'havia posat la primera pedra d'una nova i engrandida basílica del Santuari es va establir un estira i arronsa entre l'Ajuntament de Queralbs i el bisbe d'Urgell pels drets i deures d'uns i altres envers els comunals de la Vall de Núria, que estaven inclosos entre els de la muntanya d'Estremera. El pas «de mort a vida» que havia fet el santuari en aquells anys, en paraules del naturalista i excursionista Artur Bofill Poch,⁵⁹⁴ el posava en el focus dels interessos materials d'eclesiàstics i seglars que es disputaven el domini de la vall. Les diferències no van trobar una solució fins el 9 de febrer de 1896, quan va ser fundada la Junta de Obra del Santuario de Nuestra Señora de Nuria, després que s'acordessin unes bases per al regiment del Santuari, «a fin de orillar

⁵⁹⁰ Pel testimoni de Montserrat Fenech sabem que els enginyers forestals de l'Estat tenien, a Queralbs, prop del viaducte del Tossa, un viver experimental on estudiaven les espècies més apropiades per a la repoblació de la regió. FGC Fons FMGP [3010/02]

⁵⁹¹ Pel que fa als comunals de “Montaña y Estremera” els atorga una superfície d'unes 600 ha. Afronten al nord «con República francesa y terreno montuoso de particular»; a l'est «con rio Freser y terrenos montuosos y labrados particulares»; al sud «con termino municipal de Ribas y terrenos labrados de particulares»; a l'oest «con términos municipales de Tosas y Planolas y República francesa». *Gaceta de Madrid*, Núm. 181, 30 de junio de 1901, p. 1294.

⁵⁹² *Gaceta de Madrid*, Núm. 181, 30 de junio de 1901, p. 1294.

⁵⁹³ RODRÍGUEZ SÁNCHEZ, C. M. (2015). «El catálogo de montes de utilidad pública: evolución histórica, sentido actual y competencias autonómicas sobre el mismo» *Gabilex*, Núm. 1.

⁵⁹⁴ Bofill Poch, Artur (1887) «Nuria, Ribas y Alt llobregat (1883-1884) *Butlletí de l'Associació d'Excursions Catalana*, p. 56.

—segons manifestava el bisbe Salvador Casañas— algunas dificultades que se habían presentado en la marcha del Santuario de Nuria». ⁵⁹⁵ L'entitat la regia una representació paritària del bisbat i de l'Ajuntament, tres membres de cada part, que escollien l'administrador del Santuari. Precisament, va ser aquella *Junta de Obra* la que en la sessió 23 d'agost de 1914, la primera que va comptar amb la presidència del nou bisbe Joan Benlloch Vivó, ⁵⁹⁶ va presentar el programa d'actuacions necessàries per fer de Núria un lloc accessible a les manifestacions turístic-religioses de masses. Les que a Catalunya tenien lloc a Montserrat. Les actuacions que es consideraven passaven per la instal·lació d'una línia telefònica de Queralbs a Núria i la construcció d'una central elèctrica que proporcionés il·luminació i calefacció als hostatges i d'una carretera d'accés. El bisbe va accedir immediatament a la construcció de la línia telefònica. Per a l'estudi de les altres reformes es va acordar de nomenar una ponència, que formarien mossèn Pere Dalleres, per la part del bisbat, i Joan Morer, per la de l'Ajuntament de Queralbs, perquè redactés una memòria. ⁵⁹⁷ El 30 de juny de 1916, Benlloch va presentar les intencions que la *Junta de Obra* tenia per a Núria a la seu del Centre Excursionista de Catalunya, a Barcelona. ⁵⁹⁸ El butlletí del Centre va recollir les paraules del bisbe:

Sa Il·lma. prengué la paraula, i amb molta eloqüència, ens demostrà l'afecte que sent per Catalunya, de la qual es considera fill natural i llegítim. Diu que els títols que ostenta amb més orgull, són els d'ésser fill adoptiu de diferents pobles, entre altres, de la ciutat de Manresa. Que, a excepció de Montserrat, té en sa diòcesi els dos santuaris més celebrats de Catalunya, i per als quals té especial predilecció: el del Sant Crist de Balaguer i el de la Verge de Nuria. Explicà que ha procurat millorar el primer, i que dintre breus dies es retornarà a la sagrada imatge la corona que li fou arrebatada; i en quant al segon, s'emprèn des d'ara una completa restauració. Detalla les millores projectades, sentint en l'ànima tenir d'enderrocar l'antiga església, però que per la situació de la nova no queda

⁵⁹⁵ AHG Delegació Provincial d'Agricultura (Estat) 638/1

⁵⁹⁶ Joan Baptista Benlloch i Vivó (València, 29 de desembre de 1864 — Madrid, 14 de febrer de 1926) Cardenal, Bisbe d'Urgell. Doctor en Teologia i en Dret Canònic; batxiller per Arts per la Universitat Literària de València (1890). Va ser nomenat bisbe d'Urgell el 6 de desembre de 1906, perquè «el seu tracte social sembla adient per a una diòcesi que porta afegit el càrrec de copríncep sobirà d'Andorra [...] además, comprendiendo el idioma catalán, esto será una gran ventaja para la diócesis de Urgel donde la mitad de la gente habla en catalán». Va prendre possessió l'11 de juliol de 1907, moment a partir del qual va promoure el culte, la música «divina y profana», va fomentar la creació de centres catòlics populars i es va concentrar personalment en obres d'interès públic, com la construcció de la carretera des de la frontera a Andorra i Les Escalles (1913). la de Bassella a Solsona (1914). l'enllaç de la Seu d'Urgell amb Puigcerdà (1915) i va promoure la urbanització de Núria (1914). En col·laboració amb Puig i Cadafalch va depurar l'interior de la catedral de La Seu dels afegits classicistes que ocultaven la fesomia romànica. Font: CÁRCEL ORTÍ, V. (2005). «Polémico pontificado del obispo Juan Benlloch Vivó en la diócesis de Urgel (1906-1918)», *Analecta Sacra Tarraconensis* 78, p. 130.

⁵⁹⁷ AHG Delegació Provincial d'Agricultura (Estat) 638/1

⁵⁹⁸ Veure Apèndix 1: Imatge 1.

altre remei. Millorarà i restaurarà la capella, avui quasi abandonada, de Sant Gil, on es podrà adorar la cova que fou guardadora de la sagrada imatge de la verge; de manera que, a semblança de Montserrat, hi haurà l'església i la cova de la verge. Respecte els serveis, milloraran en pulcritut i netedat, i les habitacions tindran tot el confort necessari per a les persones més exigents. En quant als mitjans de comunicació, es respectaran els camins antics i celebrats de les gorges, construint-se còmoda carretera que des de Queralps pujarà cap a dalt de la Fontalba fins al peu del santuari, per la qual podran fer l'ascensió els carruatges i automòbils. Hi ha també en projecte un funicular, que, arrancant del peu del salt del Talló, pugi fins a la carena, unint-se amb Ribes i Núria mitjançant ramals de tranvia elèctric. I acabà, demanant la cooperació de tots els catalans en general i dels excursionistes en particular, perquè l'ajudin en l'empresa.⁵⁹⁹

El que havia presentat el bisbe a Barcelona ho havia madurat una comissió tècnica⁶⁰⁰ que composaven el mateix Benlloch, mossèn Joan Alsina, en qualitat *d'historiador de Núria*, l'arquitecte Bernat Pejoan Sanmartí,⁶⁰¹ autor del projecte de substitució de l'església, l'empresari de la construcció Frederic Cusidó Poll,⁶⁰² impulsor d'un projecte de funicular, i el restaurador, i llavors concessionari de l'hostatge de Núria, Bru Romeu.⁶⁰³ En la primera reunió de la Junta de Obra de l'any 1917, que va tenir lloc el 8 de maig, el nou Administrador de Núria, Antoni Bataller, comunicaria a la presidència de l'entitat «una luminosa memoria fiel reflejo de la marcha a seguir en el Santuario y señalando las principales deficiencias a corregir y las innovaciones a introducir para el mejor desarrollo administrativo del Santuario». Després de tota aquella declaració

⁵⁹⁹ *Butlletí del Centre Excursionista de Catalunya*. Any XXVI Núm. 258, p. 198.

⁶⁰⁰ Veure Apèndix 1: Imatges 2 a 5.

⁶⁰¹ Bernat Pejoan Sanmartí (Sant Vicenç de Castellet, 1864 —Barcelona, 30 de desembre de 1927) va obtenir el títol d'arquitecte el 1888, després de fer els estudis a l'Escola d'Arquitectura de Barcelona. Alumne d'Elies Rogent, van prosseguir la col·laboració amb el mestre una vegada va finalitzar els seus estudis, la qual cosa va fer que participés en la restauració del Monestir de Ripoll, juntament amb els arquitectes Francesc Rogent Pedrosa i Josep Puig i Cadafalch. Dotat de gran capacitat de treball i profundes conviccions religioses, va ser elegit arquitecte de la Diòcesi d'Urgell el 1917, càrrec que va desenvolupar fins a la seva mort i que va dur-lo a actuar en nombrosos edificis religiosos, en les facetes restauradora i projectual. Més enllà dels encàrrecs religiosos, va fer un gran nombre d'obres de caràcter privat, especialment a Barcelona, però també a Manresa, Sant Hilari Sacalm, Linyola, Agullana o Tarragona. Segons Josep Danés, que en va fer la necrològica, l'obra de Pejoan «està dotada de gran solidesa, d'un càlcul de materials molt ajustat i en totes elles extreia solucions d'ordre pràctic molt avantatjoses». «Anuario 1927», *Asociacion de Arquitectos de Cataluña. Oficial y de utilidad pública*. Barcelona, 1927, p. 53-55.

⁶⁰² Frederic Cusidó Poll (Barcelona, 1874-1950). Empresari, titular de *Construcciones de Hormigon con o sin armar, S.A.*. Esgrimia la concessió d'un tramvia-funicular per R.O. de 19 de maig de 1917, que mai ningú va veure i que l'autor d'aquest treball tampoc no ha pogut localitzar. El 1924 sollicitaria i obtindria la concessió d'una mina de ferro a la Vall de Núria, concessió que abandonaria ràpidament. Possiblement, veient el desenvolupament posterior dels fets relacionats amb el funicular, que s'explicarà més endavant, a canvi de diners.

⁶⁰³ *Diario de Gerona*, 31 de maig de 1916, p. 5

d'intencions Bataller va concloure que no disposava de recursos econòmics per emprendre les reformes.⁶⁰⁴

La iniciativa de la *Junta de Obra*⁶⁰⁵ es va veure erosionada el 1919 quan el bisbe Benlloch va decidir l'assalt a la delegació dels comunals feta per l'Estat al municipi de Queralbs i va afavorir la incoació d'un procés administratiu per obtenir-ne en propietat perpètua aproximadament una cinquena part dels de la muntanya d'Estremera, unes 187 hectàrees. L'acte del bisbe d'Urgell resultava en tot semblant al que havia fet el bisbat de Barcelona, que havia aconseguit la cessió per una reial ordre del Ministeri d'Hisenda, de 15 de novembre de 1879, de 454 de les 1.407 hectàrees que l'Estat posseïa a la muntanya de Montserrat.⁶⁰⁶ Existia, però, una diferència que no era marginal. Els terrenys que havia obtingut el bisbat de Barcelona procedien, amb tota probabilitat, dels que l'Estat havia desamortitzat a l'Església, de les antigues propietats del monestir benedictí a la muntanya.⁶⁰⁷ Però a Queralbs se sol·licitaven terrenys dels comunals i el 19 de febrer de 1919 el consistori en ple, recolzat per la Comissió de propietaris de la vila, no se'n sabia avenir de les pretensions de l'eclésiàstic sobre uns terrenys que, a parer dels reunits a l'Ajuntament, proporcionaven l'única riquesa de la vila. El parlament que l'alcalde Manuel Pinter va fer davant els regidors i els propietaris desgranava els diferents motius pels quals aquell projecte no podria superar el procés administratiu imprescindible per a la seva aprovació. L'acta recull que un per un van ser contestats tots els punts que contenia l'expedient que havia presentat el bisbe Benlloch. S'hi descobria un defecte de forma per la contradicció entre el fonament legal en què s'emparava la sol·licitud, el decret de 10 d'octubre de 1902, i la pretensió de perpetuïtat de la concessió. Aquella norma especificava que els monts públics no eren terrenys de domini públic, sinó propietats de l'Estat, dels Ajuntaments i dels Establiments públics, i ho eren tan plenament com les dels propietaris particulars. Per tant, calia que s'hi indiqués un termini per a la concessió i

⁶⁰⁴ L'acta de la Junta de Obra especifica que se'n va guardar una copia a Núria. No hem aconseguit cap resposta per part de l'arxiu del bisbat d'Urgell. Font: AHG Delegació Provincial d'Agricultura 638/1

⁶⁰⁵ El 15 de maig de 1916 la Junta de Obra va aprovar el primer règim d'explotació econòmica del Santuari de Núria, la qual cosa indica que el moviment de peregrins i excursionistes anava en augment i feia necessària una harmonització de preus, horaris, etc. Font: AHG Delegació Provincial d'Agricultura (Estat) 638/1

⁶⁰⁶ ANC Fons Districte forestal de Barcelona. Aprofitaments forestals de la muntanya de Montserrat. 490/2503.

⁶⁰⁷ Vegeu en un capítol anterior la llista d'expropiacions necessàries per a la construcció del cremallera de Montserrat. Per titular de la darrera secció apareix, successivament, l'Estat, el bisbat de Barcelona i, finalment, Josep Deas Villar, abat de Montserrat. No hem pogut comprobar si l'argument de la cessió té a veure amb l'esperit del Decret de 9 de gener de 1875, de devolució a l'Església de diferents propietats.

fixar la indemnització corresponent.⁶⁰⁸ Pinter també explicava el que, a parer dels de Queralbs, resultaven ser millores voluntàries a les condicions del pacte del 1896 amb el bisbe Salvador Casañas, el que havia donat lloc a la constitució de la *Junta de Obra*. Només va mostrar-se favorable al capítol quart, que argumentava la relació entre la transformació de Núria i el creixement «de los sports de invierno en nuestra comarca», perquè «opina el Sr. Presidente [l'alcalde Manuel Pinter] que debemos hacerlo nuestro y apoyarlo en toda la integridad».⁶⁰⁹

Malgrat l'oposició aparent, el Ple va prendre la decisió per unanimitat d'aprovar la petició «de aquella ilustre personalidad eclesiastica» imposant-li, però, sis condicions. El resultat reflectia que la corporació municipal volia i dolia davant uns canvis que podien dur-los a participar de la prosperitat material del segle XX però que també podien escapar-se'ls de les mans. Per lligar-ho en curt, en primer lloc exigien, conforme al que prescrivia el decret al·ludit, una indemnització. Seguidament, que els camins i carreteres que resultessin de les millores a Núria fossin de domini públic. En tercer lloc, que qualsevol tancat que es fes a Núria no anés més enllà del perímetre dels edificis construïts. La quarta condició feia referència a la lliure circulació del bestiar. En la cinquena l'Ajuntament garantia la cessió gratuïta de la pedra necessària i altres materials que es trobessin continguts en els comunals, per a les noves construccions del Santuari. Finalment, la sisena establí la competència exclusiva de l'Ajuntament per assenyalar els passos del bestiar. L'acord municipal va ser comunicat oficialment a l'enginyer en cap del districte forestal, el 7 de maig. Seguidament, el 21 de juny, la Junta de Obra del Santuario de Nuestra Señora de Nuria també va prendre un acord favorable perquè «la realización del mismo [el projecte episcopal] ha de contribuir notablemente al aumento de la devoción a la Virgen que allí se venera y con ello al desarrollo y riqueza de la comarca».⁶¹⁰ No cal dir que una declaració semblant sintetitzava a la perfecció els interessos del bisbat i de l'Ajuntament de Queralbs, els quals aquella entitat representava. L'acord va ser notificat immediatament a l'enginyer en cap del districte forestal.

⁶⁰⁸ L'aplicació de la doctrina es va fer efectiva l'any següent, el 1920, amb la concessió que va fer-se de terrenys en monts públics a la companyia concessionària del ferrocarril elèctric del Guadarrama, del qual en parlarem més endavant. «BOE» Núm. 244, de 12 de octubre de 2023, páginas 136128 a 136165 (38 págs.)

⁶⁰⁹ AHG Fons Delegació Provincial d'Agricultura (Estat) 643.

⁶¹⁰ AHG Fons Delegació Provincial d'Agricultura (Estat) 643.

Taula 47. Relació d'expropiacions que calia dur a terme per a la construcció del ferrocarril cremallera de Ribes de Freser al Santuari de Núria. Terme municipal de Queralbs.

Núm.	Titular	Qualificació
1	Jaume Constans	Erm
2	Hereus de D. Manuel Girona	Erm
3	Estat	Erm
4	Martí Peix	Conreu i erm
5	Hereus de D. Manuel Girona	Erm
6	Ramon Palau	Conreu
7	Francesc Coma	Conreu
8	Mateu Viquer	Conreu
9	Ramon Viquer	Conreu
10	Pere Martí Pont	Erm
11	Comunals de Queralbs	Erm
12	Martí Peix	Erm
13	Joan Coll	Conreu
14	Pere Parés	Conreu
15	Isidre Bonada	Conreu
16	Emília Corominas	Conreu
17	Manuel Pintor	Conreu i erm
18	Francesc Coderch Casas	Conreu
19	Pere Martí	Conreu
20	Joan Pons	Conreu
21	Francesc Torner	Conreu
22	Valentí Pintor	Conreu
23	Catalina Alabau	Conreu
24	Jaume Serra Fosas	Erm i conreu
25	Hereus de D. Manuel Girona	Erm i conreu
26	Eudald Bitchalu	Erm i conreu
27	Joan Abel (Ruira de Baix)	Erm i conreu
28	Hereus de Joan Martí (Ruira de Dalt)	Erm i conreu

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [11003/08]¹

Manuel de Andrés Fernández era l'enginyer en cap del districte forestal de Barcelona, Girona i Balears.⁶¹¹ Havia estat nomenat per al càrrec el 1917. S'hi va mantenir fins la primavera de 1923. El febrer de 1918 havia informat favorablement de la sol·licitud que havia fet Josep Rogent Pedrosa al ministre de Foment per a la construcció i adobament de camins als cims de Montserrat, que es trobaven en mont públic. La CAFA, dirigida per Rogent, tot just acabava d'inaugurar el funicular de Sant Joan i volia convertir els cims de Montserrat en un parc accessible a tots els visitants de

⁶¹¹ Manuel de Andrés Fernández (Madrid, 1852). Havia ingressat en el cos d'enginyers forestals el 14 de juliol 1886. Havia estat nomenat Comendador de número de Isabel la Catòlica. El 1923 seria ascendit a enginyer de 1ª classe. Llavors moriria repentinament i seria substituït provisionalment en el càrrec per Josep M Fenech Muñoz, gemà de Montserrat Fenech, enginyer en cap d'FMGP. Font: García Álvarez, A. (2010). *Historia del Cuerpo de Ingenieros de Montes (1853-2010)*, Madrid: Colegio y Asociación de Ingenieros de Montes.

la muntanya. Però l'informe favorable de Manuel de Andrés va ser severament censurat pel director general d'Agricultura, Mines i Monts, perquè «la petición [de Rogent] se hace con carácter particular y si realmente existe el beneficio para el monte debe razonarse y probarse y si por el contrario hubiere perjuicio debe ser tomado en cuenta, consituyendo por tanto la petición, contra lo que la Jefatura [de Barcelona] supone, una verdadera ocupación de terrenos en monte de utilidad pública en beneficio de particulares». La instància va ser retornada a la prefectura de monts catalana i per colofó de l'informe s'hi va anotar «el desagrado con que se ha visto su actuación deficientísima en este expediente, reveladora de falta de laboriosidad y celo por el servicio».⁶¹²

El 19 de juliol de 1919 el mateix enginyer va informar la direcció general sobre el projecte del bisbe d'Urgell. L'informe de De Andrés prenia prestada de la *memòria* que signava l'arquitecte Bernat Pejoan Sanmartí la literatura descriptiva de Núria, que resultava ser una còpia de les que havien estat construïdes prèviament per a Montserrat. Sense anar més lluny, calcava el model de la de Carrera Sairol, que havia fet per al primer projecte d'FMGP i que, pel que hem observat en un capítol precedent, bevia dels textos de Gaietà Cornet i de Víctor Balaguer. Passada la introducció l'enginyer de monts descrivia les sis condicions que havia posat l'Ajuntament de Queralbs. Però el que ens crida l'atenció és que novament hi defensava la falta de concreció d'aspectes clau del projecte. En aquest cas no s'identificaven amb precisió els terrenys perquè «es de difícil evaluación, y a cual efecto cuando se dé principio a las construcciones de las obras y se verifique el replanteo de las mismas se hará el correspondiente justiprecio».⁶¹³ Eren els que calia amidar per indemnitzar l'Ajuntament de Queralbs. La resposta de la direcció general, amb data de 13 de desembre, no diferia gaire de la que havia donat per al projecte de Rogent a Montserrat. Discutia l'exclusivitat que obtindria el concessionari i, sobretot, censurava la falta de precisió «considerando que es de necesidad para resolver este expediente que nos ocupa con conocimiento completo del asunto, el que se concrete con toda precisión el carácter de los parques y jardines, así como determinar su localización en el terreno». En conseqüència, perquè tampoc s'aclaria el nombre d'edificacions que contindria el recinte, l'expedient va ser retornat perquè se'n resolguessin les

⁶¹² Rogent argumentava que l'Estat no s'havia preocupat mai de fer-hi camins i que la companyia que dirigia els faria dpagant-los e la seva butxaca, tot i que les vies resultants es mantindrien en el domini públic. ANC Fons Districte forestal de Barcelona 490/2503 (Aprofitaments forestals Muntanya de Montserrat)

⁶¹³ AHG Fons Delegació Provincial d'Agricultura (Estat) 643.

deficiències.⁶¹⁴ L'enginyer Joan Matabosch Bassols, comissionat pel bisbe, treballaria en les deficiències observades i trametria un nou expedient a la prefectura el 18 de maig de 1920. La prefectura, al seu torn, emetria un segon informe a la direcció general, el 17 de juliol, en què defensava que l'interessat —el bisbe d'Urgell— havia resolt les mancances observades prèviament i que hi afegia un nou parc forestal, anomenat «Rústico» destinat a l'aclimatació d'espècies arbòries de la regió. Contràriament, el 16 de setembre de 1920 el director general, José Vicente-Arche López, va considerar que el nou expedient tampoc no resolvia la falta de concreció detectada en el primer i tornava a amonestar De Andrés perquè «debe Vd. poner cuidado en el cumplimiento de las órdenes recibidas, evitando retrasos innecesarios como ocurre en el presente caso».⁶¹⁵

La tramitació va fer un tomb el 18 de setembre de 1920, quan el director general va decidir resoldre l'embolic i es va adreçar al bisbe per dictar-li «una nueva orientación en el sentido de solicitar por GRACIA ESPECIAL lo que no cabía pedir dentro de la letra del RD de 10 de octubre de 1902».⁶¹⁶ Allò confirmava el defecte de forma que havia advertit el secretari municipal de Queralbs, que havia manifestat l'alcalde durant la sessió del Ple. Com veurem en un capítol posterior, Guitart explicaria a Rogent que la «gràcia especial» l'havia obtinguda després d'una entrevista amb el ministre de Foment, el conservador Manuel de Argüelles y Argüelles. En conseqüència, el 28 de juny de 1921, el prelat trametria un nou i definitiu informe a la prefectura en què tampoc aportaria les concrecions que havien de resoldre les deficiències observades prèviament però en el qual modularia la pretensió de la concessió perpètua, per obtenir-la per gràcia especial.⁶¹⁷ Finalment, per Real Ordre de 3 de maig de 1922, es concedirien els terrenys al bisbe d'Urgell, amb sensibles diferències respecte de les demandes inicials.⁶¹⁸ Així, les dimensions de les concessions passaven de les preteses 187 ha. a unes més modestes 59. A més, se sol·licitava «la declaración de sitio nacional el paraje en que está situado el

⁶¹⁴ *Ibid.*

⁶¹⁵ *Ibid.*

⁶¹⁶ En majúscules en l'original. *Ibid.*

⁶¹⁷ L'informe havia estat reclamat a l'enginyer en cap del districte forestal pel director general perquè li enviés «sin pérdida alguna de tiempo», el 23 d'abril de 1921. Font: AHG Fons Delegació Provincial d'Agricultura (Estat) 643

⁶¹⁸ El contingut de la R.O. de 3 de maig de 1922 no era conegut pel fet que, segons la resposta a la consulta realitzada en l'arxiu històric del *Boletín Oficial del Estado*, no s'havia conservat l'exemplar on possiblement es va inserir, ni tampoc es va publicar en les Col·leccions legislatives. Però el seu contingut es va copiar literalment en la sentència de 26 de desembre de 1934, conseqüència del litigi que des de 1933 mantenien el bisbe d'Urgell i l'ajuntament de Queralbs, que és d'on l'hem recuperat. FGC Fons FMGP [5010/03]. També l'hem trobat en el fons de contenciosos de l'advocat Santiago Masó Valentí, que conserva l'Arxiu Històric de Girona.

Santuario y sus contornos», i que consistien, i així ho sancionava la concessió feta «al Sr. Obispo de Urgel», en l'ocupació per temps indefinit de la porció dels terrenys comunals necessaris per a la construcció d'un nou i ampliat Santuari i d'uns altres, en què hauria de dur-se a terme un ambiciós programa de repoblació forestal i d'obertura de camins. Tot plegat, beneït per un nou i preceptiu informe del Cuerpo Nacional de Ingenieros de Montes i per la declaració d'utilitat pública dels terrenys que el Governador Civil de Girona aprovaria el 20 d'octubre de 1922, que li seria notificada al bisbe d'Urgell el 15 de novembre.⁶¹⁹

Hem d'entendre el contingut de la Real Ordre el resultat d'una negociació política que va voler conciliar els interessos protoconservacionistes dels enginyers forestals de l'Estat amb els interessos econòmics i religiosos del bisbat d'Urgell. Joaquim M Puigvert ha escrit, per al cas de Núria, que en l'oposició dels enginyers forestals de l'Estat al primitiu projecte episcopal, fet per l'arquitecte Bernat Pejoan Sanmartí i l'enginyer Joan Matabosch Bassols, el 1918,

tot sembla indicar que el Cos d'Enginyers Forestals de l'Estat tingué un paper decisiu que, en aquest cas, entronca coherentment en amb el seu ideari primigeni de caràcter protoconservacionista o ambientalista a favor de la naturalesa en general, i dels boscos en particular.⁶²⁰

En conseqüència, per satisfer l'ideari forestalista del Cos d'Enginyers Forestals de l'Estat expressat en l'informe de 1918, la RO de 3 de maig de 1922 disposava

la autorización para repoblar las parcelas que denomina Parque de San Gil, Parque de la Montaña y Parque Pirenáico, en una extensión total de 3.106,78 áreas [31,067 ha], que continuaria formando parte del monte.

Afortunadament, la *Ley de Parques Nacionales*, de 1916⁶²¹ —per aquest motiu es resol·licitar la catalogació de Núria com a *Sitio Nacional*, una derivada de menor

⁶¹⁹ *Quadern dietari de l'enginyer en cap del districte forestal*. AHG Fons Delegació Provincial d'Agricultura. 643.

⁶²⁰ PUIGVERT SOLA, J. M. (2008). *Josep Danés i Torras, Noucentisme i regionalisme arquitectònics*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat, p. 109.

⁶²¹ «Son Parques Nacionales, para los efectos de esta Ley, aquellos sitios ó parajes excepcionalmente pintorescos, forestales ó agrestes, que el Estado consagra, declarándolos tales, con el exclusivo objeto de favorecer su acceso por vías de comunicación adecuadas, y de respetar y hacer que se respete la belleza natural natural de sus paisajes, la riqueza de su fauna y de su flora y las particularidades geológicas é hidrológicas que encierran, evitando de este modo con la mayor eficacia todo acto de destrucción, deterioro ó desfiguración por la mano del hombre.» Font. *Gaceta de Madrid*, Núm. 342, 8 de desembre de 1916, p. 575.

rang que els *Parques Nacionales*, tot i que els mantenia sota la tutela de l'Estat— facilitava una sortida a l'aparent contradicció d'interessos de les parts —la preservació del paisatge i la seva explotació turística— perquè com ha observat Santos Casado «la adopción de medidas legales o técnicas concretas [l'existència de la Llei de parcs nacionals de 1916], ya comporta por sí mismo un paso de lo estético a lo practico».⁶²² i

⁶²³ Una passa cap a la practicitat que es concretava en la concessió de la superfície necessària per a l'engrandiment del Santuari i en el reconeixement d'uns drets d'accés — la fantasmal concessió d'un funicular a Frederic Cusidó— que suposaven el colofó a una negociació en la qual semblava que cap de les dues parts no hi perdia res. Perquè, en definitiva, en la proposada sol·licitud de concessió d'un Sitio Nacional no podia menysprear-se el factor turístic que, d'una banda, va estimular noves declaracions i, de l'altra, va imposar criteris d'aprofitament turístic que van sobreposar-se als conservacionistes.⁶²⁴ Així doncs, els organismes interessats —la Comisaría Regia de Turismo i Parques Nacionales— van treballar conjuntament de manera gairebé obstinada per al creixement de la demanda turística.⁶²⁵

Tanmateix, la concessió feta per l'Estat al bisbe Guitart va reobrir la trifulga que l'Ajuntament de Querolbs havia mantingut amb el seu predecessor. En un primer moment, la corporació municipal, que ara presidia Jaume Constans, reunida el 10 de juny de 1922,

⁶²² CASADO DE OTAOLA, S. (2000). «Ciencia y política en los orígenes de la conservación de la naturaleza en España», Publicado como estudio introductorio a la edición facsímil de: HERNÁNDEZ-PACHECO, E. (1933). *La Comisaría de Parques Nacionales y la protección de la naturaleza en España*. Organismo Autónomo Parques Nacionales, p. V-XXX.

⁶²³ Jan Antoni Güell López, en qualitat de president de la Societat Cívica Ciutat Jardí i a petició del ministre de Foment, comentaria la llei de parcs nacionals i respondria a la invitació que se'ls feia de suggerir una catalogació de llocs, a Catalunya. Proposaria, per a Parcs Nacionals, la Serra del Tibidabo, Montserrat i el Montseny. Per a Llocs Nacionals, el Cap de Creus. *Civitas. Vol. II. Núm. 12*. Juliol de 1917, p.145-149.

⁶²⁴ El diputat per la Lliga Regionalista, Jaume Bofill i Mates, es pronunciaria en el sentit de la Llei de Parcs Nacionals, quan el 1922 va demanar la declaració del Montseny i va fer una al·lusió encoberta a Núria i a la llunyania de Barcelona: «És el Montseny el que, ara com ara, sembla exigir amb preferència una intervenció urgent per modesta que sigui. El Parc del Montserrat, si algun dia es creava, tindria la importància de la seva topografia especialíssima i de la seva alta significació patriòtica i religiosa, però res no el fa notable des del punt de mira de la seva flora, semblant a la de totes les nostres muntanyes baixes pròximes al mar. Els possibles parcs del Pirineu, lluny dels grans nuclis mercantívols i mancats de vies d'accés, no perillan tant com el Montseny de destrucció, ni ofereixen, tant com ell, als estudiosos i a les multituds, un recer avinent, ja sigui per a l'estudi ja sigui per a l'esplai.», en: Bofill i Mates, Jaume, *Moció formulada a la Presidència i Consell Permanent de la Mancomunitat «El Montseny, Parc Nacional de Catalunya»*, 8 de febrer de 1922. No desconeixem la vinculació de Bofill i el Montseny, perquè amb el pseudònim Guerau de Liost havia escrit *La muntanya d'ametistes* (1908). Més endavant, el 1928 i per real decret, es crearia un Patronato de la montaña del Montseny, «para fines de repoblación, sanitarios, de turismo, de fomento y de deportes», en: *Gaceta de Madrid*, 18 de setembre de 1928, p.1618-1619.

⁶²⁵ FERNÁNDEZ, J. I PRADOS REGEL, R. (2000). *Historia de los Parques Nacionales Españoles. La administración conservacionista (1896-2000)*. Tomo I. Organismo Autónomo de Parques Nacionales, p. 158.

de la mateixa manera que havia fet el 1919, va acceptar la concessió que l'Estat feia al bisbe per a la millora i ampliació del Santuari, la construcció i ampliació de camins i els préstecs necessaris. Però va oposar-se novament a l'autorització que es feia de 3.106,78 àrees per a la repoblació forestal en els llocs que la R.O. anomenava *Parque de San Gil*, *Parque de la Montaña* i *Parque Pirenáico*.⁶²⁶ De resultes els consellers municipals van visitar el bisbe Justí Guitart per demanar-li que renunciés als terrenys en què es preveia la repoblació forestal. A canvi, es comprometien a no informar favorablement de cap petició d'ocupació de terrenys ens els vessants de Núria «que no sea de utilidad pública reconocida por la autoridad competente».⁶²⁷ Pel fet que el bisbe no va voler comprometre's l'Ajuntament va prendre la determinació d'instruir un expedient d'expropiació forçosa sobre els terrenys en discòrdia. En la línia del que havia defensat el 1919, afirmava que, amb la mesura, protegia les 5.000 ovelles, 200 vaques i el centenar de cavalls que pasturaven a Núria i que eren la riquesa de la gent de la vila.

La taxació dels terrenys va obrir un segon front de desacord. Com s'expressava en la resolució del justpreu, els terrenys no tenien cap altra títol de propietat que el fet d'haver estat inclosos en el Catàleg de monts de 1859, ni tampoc estaven afitats. En una taxació feta el 1922, quan el bisbe havia sol·licitat un aprofitament d'aigües per al Santuari (R.O. 28 de desembre de 1922), els terrenys havien estat taxats en 514,43 pessetes l'hectàrea, la qual cosa va ser acceptada per l'Ajuntament.⁶²⁸ Però les aproximadament seixanta hectàrees que llavors passaven a mans del bisbe d'Urgell —de les quals calia indemnitzar unes 35— el peritatge administratiu dut a terme per l'arquitecte Joan Baptista Serra Martínez les valorava en 1.578,10 pessetes. Contràriament, el peritatge que havia fet l'Ajuntament conclouia que el seu valor ascendia a 173.344,62 pessetes. El document municipal prenia per preu mitjà dels terrenys el valor que havien estat pagats en altres indemnitzacions semblants. Eren les que s'havien dut a terme durant la construcció del ferrocarril transpirinenc, «cuyos términos tienen buena

⁶²⁶ «El Alcalde [de Queralbs] remite acuerdo del Ayto. por el cual dice que interin no obtenga el Sr. Obispo la declaración de utilidad pública para la ocupación de terrenos solicitados para construcción de edificios y caminos, no cabe discutir sobre la aceptación ó no de la referida petición». Font: *Quadern dietari de l'enginyer en cap del districte forestal*. AHG Fons Delegació Provincial d'Agricultura (Estat) 643.

⁶²⁷ El consistori al·legava que feia temps que rebien propostes d'ocupació dels terrenys i que sempre s'havien negat a autoritzar-les. Font: AMGI. Fons Santiago Masó Valentí (Contenciosos). 1553/2210

⁶²⁸ L'Ajuntament defensaria aquesta taxació com una mostra de bona voluntat vers el Santuari i perquè es tractava d'una superfície irrisòria. Font: AMGI. Fons Santiago Masó Valentí (Contenciosos). 1553/2210

semejanza con los del Valle de Núria, sin que no obstante produzcan hierbas de superior calidad» (Taula 48).⁶²⁹

Taula 48. Indemnitzacions exigides per l'Ajuntament de Querolbs pels terrenys comunals que es cedien al bisbe d'Urgell.

Por la ocupación indefinida de 158,75 áreas de terreno prado natural llano edificable a razón de 250 pesetas área	39.687,50 ptas.
Por la ocupación indefinida de 1.865,00 áreas de terreno prado natural llano y montañoso, a razón de 70 pesetas área	130.550,00 ptas.
Suma	170.237,50 ptas.
Por el 3% de afección	3.107,12 ptas.
Suma total	173.344,62 ptas.

Font: Elaboració pròpia a partir d'AMGI Fons Santiago Masó Valentí. Contenciosos

La més que evident falta de coherència en els valors va motivar que calguessin fins a tres peritatges diferents, sobretot, perquè els pèrits topaven amb el fet que «no constan en el expediente los datos que se especifican en el artículo 32 de la Ley de Expropiación forzosa, que son los que deben tenerse en cuenta para dirimir la discordia de las peritaciones».⁶³⁰ Clarament, doncs, el bisbe s'havia sortit de fer aprovar el projecte d'urbanització sense concretar amb claredat l'espai que hauria d'ocupar. Des del Govern Civil al·legaven que «ante la disparidad de las valoraciones dadas a los terrenos que se tratan de ocupar por los peritos de la Administración y del Ayuntamiento de Caralps, débense aceptar en su defecto y por las garantías de imparcialidad que ha presidido su nombramiento, aceptar la valoración propuesta por el perito tercero.»⁶³¹ Que consistia en l'abonament a l'Ajuntament de Querolbs de 3.200 pessetes, «el valor de los terrenos que deben ocuparse en el monte Extremera de Caralps, para la realización de las obras propuestas en el Santuario de Ntra. Sra. De Nuria».⁶³²

És necessari que observem els procediments administratius que hem descrit, perquè mentre feien el seu trànsit ordinari van tenir lloc canvis polítics, decisius, per a les aspiracions del bisbe d'Urgell i de l'Ajuntament de Querolbs sobre el Santuari de Núria.

⁶²⁹ AMGI. Fons Santiago Masó Valentí (Contenciosos). 1553/2210. També existeix un expedient complet sobre l'afer a: AHG Fons Delegació Provincial d'Agricultura (Estat) 643.

⁶³⁰ *Boletín Oficial de la Provincia de Gerona*, Núm. 14. Dimarts 2 de febrer de 1926, p. 1. En aquells anys estava en vigor la Llei d'Expropiació Forçosa de 1879, que en el seu article Núm. 32, exigia que l'expedient d'expropiació es composés de: 1. Títols de pertinença de les finques; 2. Les contribucions territorials; 3. Certificació del valor de la finca, en relació a la cuota de la contribució territorial; 4. Certificat del registrador sobre el valor dels immobles o bé el preu pel qual hagin estat alienades altres finques immediates a la que es vol expropiar. Font: *Gaceta de Madrid*, 12 de gener de 1879. Núm. 12, p. 106.

⁶³¹ *Boletín Oficial de la Provincia de Gerona*, Núm. 14. Dimarts 2 de febrer de 1926, p. 1.

⁶³² *Ibid.*

L'arribada al poder del general Primo de Rivera i la posterior liquidació dels càrrecs electes legalment constituïts va provocar que fossin posats al capdavant dels municipis uns nous homes, també a Queralbs, que van voler demostrar que els separava una gran distància dels que els havien precedit.⁶³³ Per aquest motiu, el 15 de juny de 1924, un nou alcalde, Joan Tubau Bernada va fer

publica declaración de sentirse compenetrado con los sagrados intereses de Nuria, que constituyen el alma de nuestra municipalidad proclamándose en el sentido de considerar que no es precisa la expropiación de terreno alguno, sino que considerando como patrimonio moral nuestro todo aquello que constituye el Santuario de Nuria, ha de prestarse a ceder para el hermosteamiento y esplendor [sic] del mismo, todos aquellos terrenos que sean menester, sin llegar a la materialidad de una indemnización metálica que estima bochornosa y heregiaca [sic],

i denunciava, a més, l'actitud dels veïns de Queralbs que havien faltat el respecte del bisbe quan la presa de possessió dels terrenys, el 13 d'agost de 1923.⁶³⁴

Amb el temps, els fets que s'esdevindrien a Núria a partir d'agost de 1931, que estudiarem en un proper apartat, demostrarien que alguns veïns de Queralbs, i fins i tot uns altres grups de pressió anticlericals, no van oblidar el que, ras i curt, devien haver considerat una burla.

La decisió de construir la línia de Núria. La temptativa de 1918

El 26 de novembre de 1924 Josep Rogent havia presentat al Consell d'Administració d'FMGP un projecte per a la construcció d'un ferrocarril entre Ribes de Freser i el Santuari de Núria, que havia elaborat l'enginyer en cap de la societat, Julien

⁶³³ Amb el canvi de mans del poder municipal va tenir lloc un afer obscur que no podem deixar de relacionar amb l'oposició que el consistori havia fet als plans del bisbe. Ens referim al cessament, persecució, denuncia i empresonament del Secretari municipal, Emanuel Joan Morer Pellicer, el 1924. No hem pogut obtenir constància documental del seu procés perquè aquesta documentació no es conserva per al Ripollès, però una notícia apareguda a *La Veu de Catalunya* informa que Eusebi Bertrand Serra s'havia fet càrrec de la fiança i defensa. Finalment, el cas va ser sobresegut. A més de Secretari municipal, Morer era mestre d'escola a Queralbs. Com a conseqüència del procés va ser expulsat del cos de Mestres de l'Estat. Font: *La Veu de Catalunya*, 26 de juliol de 1925.

⁶³⁴ «Deseando [l'alcalde Joan Tubau Bernada] la estima y veneración en que tiene al Santuario y su deseo de proceder de acuerdo con la Mitra de Urgell [sic] en todo lo que al mismo se refiere, aprovecha la ocasión para hacer constar su protesta contra el atropello cometido por algunos vecinos de Caralps a raíz de la toma de posesión de trece de agosto del año último y se compromete a respetar y amparar en cuanto esté a su alcance los derechos del Santuario» Arxiu Municipal de Girona. Fons Santiago Masó Valentí (Contenciosos). 1553/2210

Fuchs. Tot ens convida a pensar que aquest objectiu corria pel cap de Rogent des de feia molts anys. Si més no, ell mateix indicaria que hi havia començat a treballar, amb Fuchs, des que aquest havia ingressat a la CAFA, el juliol de 1918.⁶³⁵ Una vegada va haver comunicat els detalls de la proposta —que la transcripció de la sessió no recull, però que s'han conservat en els esborranys manuscrits de Rogent, que coneixerem més endavant— els altres membres del consell van admetre no haver-hi estat mai. Amb tot, el conseller Joan Marcet va assegurar que «por las referencias que tenia estimaba que la construcción del cremallera podía ser un buen negocio siempre que su coste no fuese excesivo».⁶³⁶

Núria s'havia fet present a Barcelona durant les primeres setmanes de 1913, quan l'anunci de la futura construcció d'un pantà a la vall feia evident que el Santuari quedaria negat. Pel que hem explicat en la primera part del valor simbòlic de la muntanya catalana, i de l'arquitectura que la identificava, la recepció de la notícia va provocar una reacció immediata i contundent de l'entesa catòlic-burguesa que havia construït el símbol. El moviment va ser galvanitzat per l'ultraconservador Centro de Defensa Social de Barcelona.⁶³⁷ El 27 de gener va convocar un gran nombre d'entitats de la seva corda a la seu del Cercle Artístic de Sant Lluc, per tal de constituir una comissió que s'oposés al projecte d'aprofitament hidràulic de la vall.⁶³⁸ Entre totes elles, la Sociedad de Atracción

⁶³⁵ «El señor Rogent expuso que desde que se inauguró el funicular de Montserrat a San Juan se venía preocupando de la construcción de otro en Nuria habiendo hecho diversos estudios que ponía a disposición de la Sociedad». Font: *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 26 de novembre de 1924. FGC Fons FMGP [9008/1]. També en: «—Quan se li suggerí la idea d'aquesta obra? —En 1918. Aleshores jo ni hi somiava en el cremallera. Se m'acudí la idea d'un funicular aeri. Ben aviat, però, vaig trobar deficient el projecte i vaig encarregar al nostre enginyer del cremallera de Montserrat, En Julià Fuchs, que anés a estudiar el terreny i formulés l'avant projecte que més tard ens ha servit per a demanar la concessió». GOLS I SOLER, J. (1927) «Un tren elèctric de Ribes a Núria». Font: *La Publicitat*, 31 de juliol de 1927, p. 1.

⁶³⁶ FGC Fons FMGP [9008/1]

⁶³⁷ El Centro de Defensa Social de Barcelona constituïa una fórmula d'enquadrament dels seglars catòlics, que realitzaven accions de propaganda social i política. GUTÉRREZ LLORET, ANA ROSA (2008). «"¡A las urnas en defensa de la fe!" La movilización política católica en la España de comienzos del siglo XX». *Pasado y Memoria. Revista de Historia Contemporánea* 7, p. 242

⁶³⁸ Hi van assistir representants de La Lliga Regionalista, Sociedad de Atracción de Forasteros (SAF). Orfeó Català, Societat Econòmica d'Amics del País, Centre Autonomista de Dependents del Comerç i de la Indústria, Lliga Espiritual de Montserrat, Degà del Col·legi Notarial de Catalunya, Associació Artística Arqueològica de Catalunya, Institut Agrícola Català de Sant Isidre, Junta Diocesana d'Acció Catòlica, Unió Catalanista, Orfeó Gracienc, Foment de les Arts Decoratives, Cercle Barcelonès d'Obrers, Cercle Tradicionalista, Centre Regional de Veterans Tradicionalistes, Cort Angèlica de San Luis Gonçaga, Associació de Catòlics, Centre Moral Sant Francesc de Paula, Associació per al Foment i Defensa de l'Ensenyança, Centre Angèlic d'Hostafrancs, Congregació de Fills de Maria Immaculada, Acadèmia de Joventut Catòlica, Centre Catòlic Sant Vicenç de Paul, Associació d'Alumnes del V. Dom Bosco, Centre Social de Bethlem, Unió Professional de Dependents del Comerç, Unió de Sant Miquel Arcàngel, Obra de Bones Lectures, Lliga de Senyores d'Acció Catòlica i Centre Moral Eularienc. Entre les entitats excursionistes: Joventut Excursionista «Avant», Centre Excursionista de Catalunya, Centre Excursionista del Bages, Centre Excursionista del Vallès, Cercle Artístic de Sant Lluc. Entre la «buena prensa», com la

de Forasteros (SAF) la qual cosa ens fa gairebé evident la presència de Josep Rogent. Per presidir la comissió va ser elegit el president del Centre Excursionista de Catalunya (CEC), Cèsar August Torras Ferreri, que va dirigir als assistents un apassionat parlament que resulta ben il·lustratiu de la percepció que de Núria es tenia a Barcelona.

Núria era, segons Torras, el Santuari al qual «aflueixen a l'estiu els habitants d'una i altra vessant del Pirineu, que als peus de la Verge dels pastors, de Nuria, se senten germans malgrat les raons polítiques que dividiren Catalunya».⁶³⁹ Seguidament, va posar l'èmfasi del discurs en l'existència a França d'una Junta «semblant a les nostres de monuments nacionals, però l'objecte de la qual és cuidar els llocs privilegiats de la naturalesa». Una entitat que no es va estalviar de dir el que era obvi, que a Espanya no existia, per la qual cosa el Santuari només els tenia a ells per defensar-se, «per conservar-lo per a la Religió, la Pàtria i l'Excursionisme», que per al ponent resultaven un tot indestriable. La sessió va cloure amb la promesa d'una visita a Núria que, efectivament, va tenir lloc durant l'estiu.⁶⁴⁰ El projecte del pantà va ser ràpidament retirat.

Núria es va transformar de lloc amenaçat, el 1913, en un de futur, el 1916, quan el bisbe d'Urgell, Joan Baptista Benlloch Vivó va visitar el CEC per explicar les intencions turístiques que tenia per al Santuari. Les paraules del bisbe en aquell acte les hem presentades unes pàgines enrere, però ara volem incidir en el fet que l'elecció del CEC per escenari de la presentació del projecte episcopal per a Núria no va ser casual. Ja hem explicat que des del 1891 l'entitat havia fomentat el coneixement de la muntanya de Catalunya i de l'arquitectura religiosa que l'habitava. Havíem afegit que el 1908 havia fundat la secció de muntanya. El mateix any va organitzar el Primer Congrés de Societats Pirenenques per reivindicar la serralada i el llavors president del CEC, l'esmentat Cèsar August Torras, exigia «una acción común cerca del gobierno español para conseguir que arregle las carreteras que conducen a Francia y que constituyen una barrera más

definirà Defensa Social, representada per *La Veu de Catalunya*, *Diario del Comercio*, *Gaceta de Cataluña* i *Correo Catalán*, *Acadèmia Calasància*. Font: *La Veu de Catalunya*, 17 de febrer de 1913, p. 6.

⁶³⁹ Una descripció que ampliaria Josep M. Guilera quan parlarà del Núria de 1919. «Si passaven per la vila famílies barcelonines que es dirigien a Puigcerdà també presenciaven el trànsit de les colles que anaven a visitar la Verge de Núria, la gent pagesa de la plana de Vic, del Ripollès, del Berguedà, de la banda d'Olot, tots els qui tenien quelcom a demanar o agrair a la Verge pirinenca» Font: GUILERA ALBIÑANA, J. M. (1958). *El Pirineu a trossos*. Aymà, p. 43.

⁶⁴⁰ Sobre aquesta excursió, *La Campana de Gràcia* publicaria una nota al·lusiva i ben esmolada, que definia la percepció que en tenia dels defensors de Núria: «Els carques de Defensa Social han fet una excursió a Núria. Aquests sí que no hauran tingut necessitat de ficar el cap dintre de l'olla... Perquè tota la vida que li [sic] tenen». Font: *La Campana de Gràcia*, 12 de juliol de 1913.

insuperable que el Pirineo».⁶⁴¹ Tot i les dificultats d'accés que es denunciava, el CEC hi construiria el 1909 el primer refugi de muntanya a Ulldeter, seguit del de la Renclusa, a la Maladeta (1916). També va iniciar una intensa tasca editorial per difondre'n el coneixement.

El CEC, la matriu d'un excursionisme que no només promocionava el coneixement de la muntanya sinó que hi construïa una pàtria cristiana, constituïa, doncs, el lloc natural per defensar un nou projecte al Pirineu, l'escenari on la recepció de la proposta havia de ser més efectiva i eficientment propagada. Tampoc resultava neutra la personalitat del president de l'entitat el 1916, Jaume Massó Torrents, una peça cabdal, en la seva condició d'intel·lectual —havia dirigit l'*Avenç*, entre d'altres aventures literàries que ja hem citat— que havia contribuït decisivament a la renovació, amb el pas del naturalisme al simbolisme, del significat modern del concepte de paisatge a Catalunya, especialment a través dels *Croquis pirinencs* o de *Natura*, que tancava amb un poema especialment dedicat al Pirineu.⁶⁴² Ara bé, deixant a banda aquests conceptes, de Barcelona estant, Núria apareixia encara en aquells anys com un lloc incert per fer-hi negocis. Per als negocis de veritat, com la construcció d'un ferrocarril o d'una carretera per arribar-hi,⁶⁴³ si el negoci l'havia de justificar el nombre de visitants i l'interès de la ciutadania, traduïda en l'impacte mediàtic, pel lloc.⁶⁴⁴ En la memòria de la sol·licitud de

⁶⁴¹ El congrés va tenir lloc al Saló de Cent, davant les primeres autoritats de la ciutat de Barcelona. Font: *La Vanguardia*, 22 de març de 1908.

⁶⁴² Amb motiu de l'estrena del drama líric *La Fada*, del qual Massó n'era l'autor, havia escrit al compositor Enric Morera, que l'havia musicat: «A través de la teva música la lletra m'agradava més. Si tu als teus oients i jo als meus lectors hem pogut portar-los una mica de la flaire de les grans muntanyes, no estarem poc animats per a tirar endavant els altres projectes que ara vagament ens il·lusionen». En: SALA, T. M. (2015). «Els Pirineus i el sentit de Pertinença», *Anuari Verdaguier* 23, p. 379. Jaume Massó Torrents era cunyat de Josep Rogent Pedrosa (estava casat amb Emèlia Massó Torrents). Resulta inqüestionable la connexió entre l'estètica del primer i les accions del segon, que indubtablement devia assistir a la sessió de presentació del projecte del bisbe d'Urgell a Núria, en la seva condició de soci del CEC. No seria estranya, tampoc, la possibilitat que hagués compartit amb Jaume Massó alguna de les experiències pirenaïques; Sobre la relació de Massó Torrents, Morera i el wagnerianisme: «Y no hemos de olvidar que en la última fiesta *modernista*, la de 1897, se estreno la primera ópera catalana con clara influencia wagneriana, *La Fada*, con música de Enric Morera y letra de Jaume Massó y Torrents». Font: JIMÉNEZ FERNÁNDEZ, L. (2013). *El reflejo de Wagner en las artes plásticas españolas. De la Restauración a la Primera Guerra Mundial*. [Tesi doctoral] Universitat de Barcelona, p. 425. Contemporàniament, s'estrenaria la trilogia operística *El Pirineu*, de Felip Pedrell. BONASTRE BERTRAN, F. (1977). *Felip Pedrell. Acotaciones a una idea*, Caja de Ahorros Provincial de Tarragona, p. 63

⁶⁴³ La Mancomunitat de Catalunya va declarar d'utilitat pública el camí de Queralbs al Santuari de Núria l'agost de 1918, i va anunciar que es construiria per contrata directa el mes d'octubre del mateix any. Però res no es va fer, sense que hàgim pogut esbrinar-ne els motius. *Butlletí Oficial de la Província de Girona*, Núm. 93, edició de 3 d'agost de 1918, i Núm. 118, edició de 3 d'octubre de 1918. A l'AHG es conserva el projecte de la carretera, en dos volums, que data de 1917.

⁶⁴⁴ En aquest sentit, resulta il·lustratiu l'impacte insignificant de Núria com a destinació turística en els mitjans de comunicació generalistes, entre 1915 i 1925, abans que la hi fessin aparèixer les companyes

concessió del cremallera de Núria, el novembre de 1926, l'enginyer Montserrat Fenech Muñoz va descriure l'accés al Santuari en els termes següents:

Actualmente es largo y penoso (más de 5 horas) efectuar el trayecto de Ribas a Nuria que solo cuenta con un mal camino vecinal de Ribas a Caralps y de dicho punto a Nuria con un camino de herradura que se encuentra en pésimas condiciones de perfil y de conservación impidiendo a mucha gente emprender esta excursión que resulta como decíamos muy fatigosa para los que quieran hacerla a pié y muy cara para los que se hacen conducir en caballerías.⁶⁴⁵

La gran dificultat en les comunicacions, no només entre Ribes de Freser i el Santuari, sinó també per arribar a Ribes quan no existia el tren, reduïa de manera molt significativa les possibilitats d'atracció de visitats, la qual cosa feia que el gruix dels romeus que freqüentaven el Santuari procedissin de les comarques limítrofes, com havia posat de manifest Cèsar August Torras el 1913.⁶⁴⁶ El Santuari obria oficialment el 29 de juny i tancava el 28 de setembre. El calendari de l'Església anunciava que era obert de Sant Pere a Sant Miquel.⁶⁴⁷ Les dades que proporcionava el mateix Santuari resulten prou significatives, pel fet que el total de visitants representava menys del 10% dels viatgers que transportava el cremallera de Montserrat (Taula 49).⁶⁴⁸

Taula 49. Nombre de visitants del Santuari de Núria.

1916	1917	1918	1919	1920	1924
12.000	10.000	13.550	17.500	18.000	20.535

Font: Puigvert, 2008

Sense moure'ns de l'àmbit de l'excursionisme, Manuel Talens Anglasell afirmava al llibre *Núria* que «va siendo visitada [el 1919] por pequeños grupos de esquiadores que

que pagava FMGP. Com es comprova en el text, les referències que aportem provenen d'informacions publicades en butlletins sectorials.

⁶⁴⁵ *Proyecto de un Ferrocarril con Cremallera (Sistema ABT) desde la estación de Ribas de Freser al Santuario de N Señora de Nuria*. AGA, Obras Públicas, Ferrocarriles, 26/21474

⁶⁴⁶ MASCARELLA, J. I SITJAR, M. (2001). *Núria abans del cremallera, vivències de viatgers*. Farell Editors

⁶⁴⁷ «Nuria puede visitarse oficialmente desde el 29 de junio hasta igual día de septiembre, o sea desde San Pedro a San Miguel. San Miguel echa la llave. Pero este año, como por allí están de obras, el Santuario seguirá abierto mientras el tiempo lo permita.» Font: PINILLA FORNELL, J., «Un par de días en el Santuario de Nuria», *Barcelona-Atracción, Año XV*, febrero de 1925, p. 16-22

⁶⁴⁸ En una entrevista mossèn Anton Bataller, administrador del Santuari, afirmava que el 1924 l'havien visitat unes 20.000 persones, «la mayor parte, más de diez mil, por Ribas. Un millar aproximado por Eyna (los franceses del Conflent), otro millar por Finestrelles (los de la Cerdaña) i el resto por Nou Creus, que son los que hacen la ruta de Camprodón y Ull de Ter. Incluso gran parte de los españoles de la Cerdaña y los excursionistas y peregrinos de Bellver, Martinet y la Seo de Urgel, que antes llegaban por Finestrelles, ahora dan la vuelta por Ribas, para aprovecharse del tren.» Font: PINILLA FORNELL, J. «Un par de días...», p. 16-22.

van perdiendo el miedo a sus montañas y se atreven ya a efectuar la travesía hasta Ull de Ter». ⁶⁴⁹ Josep M. Guilera, que formava part del grup que havia fet la travessa que descrivia Talens, escriuria que

la Vall de Núria vegé de tard en tard les aparicions de gent amb esquís fins a la primavera de l'any 1920, quan fracassats tots els intents de poder anar a Ribes a fer-hi els concursos, una nombrosa comitiva, en la que predominaven els elements joves, es va traslladar a Núria. Vuit o deu anaren primer a Ull de Ter i feren d'una manera satisfactòria la travessia per Noucreus, que ja havia estat realitzada en anys anteriors per algun reduït grup d'esquiadors». ⁶⁵⁰

El pioner de l'esquí i impulsor de la secció d'esports de muntanya del CEC, Enric Ribera Llorens, recordava

el sacrifici que representava fer de nit i a peu els 14 quilòmetres de carretera que hi ha de Ripoll a Ribes (quan en el darrer tren les tartanes venien a recollir-nos) carregats com ningú pot imaginar, amb fang fins als genoll i més d'una relliscada a la cuneta. Però quan fèiem el trajecte amb carruatge tampoc era molt consolador i hom no sabia què preferir. El malestar, el neguit, l'intranquil·litat i sobretot l'inseguritat mai ens deixava. Era tal el mal estat de la carretera, que esperàvem amb resignació la volcada fatal». ⁶⁵¹

Per tant, qualsevol projecte a Núria que perseguís una mínima rendibilitat econòmica encara no podia fonamentar-se en la utilització derivada del fenomen excursionista o turístic. Perquè llavors el gruix dels excursionistes no trepitjava les muntanyes i els que ho feien, que aleshores es consideraven *pirenaïstes*, o *alpinistes*, constituïa un grup francament molt minoritari i els turistes pràcticament no el visitaven (Taula 50). ⁶⁵²

⁶⁴⁹ TALENS ANGLASELL, M. (1944). *Núria*. Velloso Editor, p. 40-41. És en relació a la posada en servei del refugi d'Ull de Ter que hem d'entendre l'obertura hivernal de Núria, a partir de 1916.

⁶⁵⁰ GUILERA, J. M. (1936). «Els primers llocs d'esquí a Catalunya», *Anuari de l'esquí 1936*, p. 53. FGC Fons FMGP [5007/2]

⁶⁵¹ RIBERA LLORENS, E. (1936). «Els primers esquiadors catalans», *Anuari de l'esquí 1936*, p. 44. FGC Fons FMGP [5007/2]

⁶⁵² «Les muntanyes no apareixien necessàriament enlloc i cal dir que mai no havien estat definides com el seu objecte d'estudi exclusiu [de l'excursionisme] (a diferència del que estava passant en altres països on l'alpinisme es definia precisament per a seva relació amb el marc alpí o pirinenc). De fet, podria semblar que caïem en un contrasentit en afirmar que la muntanya era poc important per al primer excursionisme i que els excursionistes foren els agents més importants en la implantació de la nova mediança. Per evitar aquesta paradoxa, caldrà dir que el que acabem de descriure era el clima general, però que, a més a més, hi havia una altra gent que volia anar a la muntanya per les vistes que aquesta proporcionava, per fer algun tipus d'exercici, etc. Al principi aquests amants de la muntanya eren la minoria, bo i que coexistien en els mateixos clubs que els seus companys i companyes més jocfloralistes i científics». Font: ROMA CASANOVA, F. (2004). *Del Paradís a la Nació. La muntanya a Catalunya. Segles XV-XX*. Cossetània, 2004, p. 141.

Taula 50. Nombre de practicants de l'alpinisme, reconeguts per la revista *Peñalara* (1916).

Alemanya	França	Espanya
150.000	11.000	4.000

Font: M. Mollá Ruiz-Gómez, «El grupo de los alemanes y el paisaje de la Sierra de Guadarrama», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 2009, p. 56.

Guilera confirmaria les condicions adverses, si el que es perseguia a Núria era fer-hi diners.

Núria fou considerat pels catalans com una mena de Pol Nord autòcton. Puc assegurar-ho perquè la meva primera excursió d'hivern fou com a integrant de la comitiva reduïda que acompanyà, per Nadal de l'any 1915, a Mossèn Jaume Oliveras a celebrar al Santuari la primera Missa del Gall.⁶⁵³

El 1929, en una perspectiva radicalment diferent, la revista *D'Ací i D'Allà* referia sobre Núria, quan parlava dels jardins de Montjuic tot just inaugurats:

Per encarrilar la cosa, és bo de situar-se a la muntanya una trentena d'anys enrere. Imagineu un erm, amb tot de barrancs i de pedretes. Calia anar-hi si fa o no fa equipat com per anar a Núria. Els marges i les rases no eren ben exemptes de perills. Només en algun indret escadusser, respirava un punt d'humanització.⁶⁵⁴

Encara el febrer de 1931, la *Revista Ilustrada Jorba*, que s'editava a Manresa, publicaria un número especial dedicat a la figura de Cèsar August Torras, perquè «la noble figura y el elogio del gran patricio y laborioso excursionista, encuadran perfectamente en el número de esta Revista, dedicado al Santuario de Nuestra Señora de Nuria, con motivo de la próxima inauguración de su ferrocarril eléctrico, de riqueza y prosperidad para la comarca toda», i en referir-se concretament a Núria, afirmava que

El Valle de Nuria, que es el corazón del Pirineo catalán, entra en una nueva época de resurgimiento. Desconocido casi de la mayoría de los hijos de la región, ya que hasta el presente, su acceso presentaba tantas dificultades y peligros, que era casi imposible llegar al solitario lugar, en donde nieves y tempestades, se levanta el Santuario de la Reina del Pirineo, Nuestra Señora de Nuria.⁶⁵⁵

Si el context fos el que escampaven els mitjans de comunicació generalistes, els excursionistes o el propi Santuari, les paraules del bisbe Benlloch al CEC, el 1916 —

⁶⁵³ GUILERA, J. M. (1936). «Els primers llocs d'esquí a Catalunya», *Anuari de l'esquí 1936*, p. 53. FGC Fons FMGP [5007/2]

⁶⁵⁴ M.F. (1929). «Els jardins e Montjuic» *D'Ací i D'Allà*, Número extraordinari dedicat a l'exposició internacional de Barcelona. Desembre de 1929, p. 97.

⁶⁵⁵ *Revista Ilustrada Jorba*, Año XXII. Núm. 257, febrer de 1931, p. 2 i 6.

afegim que el bisbe no semblava que hagués de disposar dels recursos econòmics necessaris per impulsar el projecte i animava a *la cooperació dels catalans*⁶⁵⁶— haurien hagut de ser considerades només una mostra de bones intencions. Però el bisbe no va cessar d'empènyer el projecte. En conseqüència, l'historiador Joaquim M Puigvert ha revelat que

el bisbe Benlloch sol·licitarà de l'Estat [el 1917] una part dels terrenys comunals entorn del santuari a la muntanya d'Estremera (d'unes 600 ha) de què gaudien els veïns de Queralbs [...] els projectes i inversions episcopals volien tenir totes les garanties i seguretats.⁶⁵⁷

Una demanda que hem conegut que va acompanyar d'un projecte d'urbanització de la vall fet per l'arquitecte Bernat Pejoan Sanmartí i per l'enginyer Joan Matabosch Bassols,⁶⁵⁸ que va ser donat a conèixer en aquell primer Congrés de Turisme de Catalunya en què havien estat demanades *comoditats* per al turisme de muntanya, que havia presidit Josep Puig i Cadafalch en qualitat de President de la Mancomunitat, i que havia tingut lloc pel juny de 1919.⁶⁵⁹

Puigvert ha explicat que el projecte de Pejoan i Matabosch se situava en una voluntat decidida d'*alpinitzar* la vall de Núria a partir de models i referent suïssos. En l'aspecte material, seguim l'historiador, proposava la substitució de tots els edificis preexistents, perquè «*estas edificaciones ni por su estética ni por su historia, tenían bastantes dotes para contrarestar sus malas condiciones de comodidad y aspecto*», per uns altres que oferissin un major atractiu estètic i confort. En la lògica de l'adequació estètica del projecte a les circumstàncies del moment es preveia l'enderroc de l'església

⁶⁵⁶ Francesc Badia recull al llibre sobe el bisbe Guitart la gran decepció que aquest va tenir en no aconseguir recollir gairebé cap diner d'importància a la seva diòcesi quan va demanar la col·laboració dels feligresos. BADIA BATALLA, F. (2007). *El copríncep Mons. Justí Guitart i el seu temps (1920 -1940)*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat.

⁶⁵⁷ La lectura de la declaració d'utilitat pública de la concessió, de 25 de novembre de 1922, conservada en el fons FMGP, ha permès corregir que l'extensió sol·licitada pel bisbe va ser només d'unes 59 ha., aproximadament, i no 600 com afirma PUIGVERT SOLÀ, J. M. (2008). *Josep Danés i torres. Noucentisme i regionalisme arquitectònics*, Publicacions de l'Abadia de Montserrat, p. 105.

⁶⁵⁸ Pels volts de 1920 l'enginyer Joan Matabosch Bassols havia sol·licitat l'aprofitament de les aigües del Freser i dels seus afluents al paratge de Coma de Vaca per compte de la Sociedad Española Hidráulica del Freser. Aquests aprofitaments entrarien en conflicte amb els que perseguia Santuario de Nuria, la qual cosa ens fa pensar que podria haver propiciat que el bisbe Guitart preferís els serveis d'un altre enginyer, com va ser el cas, quan va confiar en el (llavors) jove enginyer Lluís Creus Vidal que, com Danés, havia estat recrutat del CEC. Per als aprofitaments del Freser, veure: FORT OLIVELLA, J. (2002-2003). «Els aprofitaments del Freser i afluents entre el 1871 i el 1924». *Quaderns de les Assemblees d'Estudis, Vol. 2 Núm. 9*. p. 57.

⁶⁵⁹ VIDAL CASELLAS, D. (2005) [Tesi doctoral]. *L'imaginari monumental i artístic del turisme cultural. El cas de la revista Barcelona Atracció*. Universitat de Girona, p. 301.

neogòtica inaugurada el 1911, per substituir-la per una altra de neoromànica.⁶⁶⁰ S'hi afegiria la construcció d'un grup de xalets, d'un Via Crucis monumental i l'enjardinament del conjunt. Puigvert ha assenyalat que «les obres d'ampliació i reforma del Santuari projectades resultaven ambiciosos i radicals».⁶⁶¹ La iniciativa del bisbe d'Urgell interpel·lava en el fons i en la forma el negoci que s'hi feia a Montserrat, que hem descrit i que consistia en una aplicació particular i restrictiva del model suís d'indústria dels forasters, i perseguia la manera d'aconseguir-lo per a Núria. Com havia succeït a Montserrat, sense un soci seglar la transformació del Santuari no resultaria possible.

Josep Rogent Pedrosa havia fet tractes amb el bisbat d'Urgell a partir de la tardor de 1914, en qualitat de tesorero de la Junta de Museus de Barcelona i membre de la seva Comissió d'Art Medieval i Modern.⁶⁶² Era el moment en què la Junta de Museus i el bisbe Joan Baptista Benlloch establien un acord pel qual aquest accedia a la salvaguarda i trasllat a Barcelona dels elements de caire litúrgic en desús o abandonats en llocs remots que li proposés la Junta a canvi, naturalment, d'una compensació econòmica que havia de servir per al manteniment i millora del patrimoni de la diòcesi.⁶⁶³

Jordi Campillo ha explicat que «l'església, que custodiava una part important del patrimoni artístic pirinenc, es va veure immersa en tot un seguit de vendes, algunes de les quals van ser força qüestionades i criticades, tant coetàniament com al llarg dels anys».⁶⁶⁴ Unes vendes en les quals, segons argumenta Campillo, van confluïr-hi tres factors: la riquesa artística dels pobles pirinencs, l'aparició de col·leccionistes i antiquaris, sobretot

⁶⁶⁰ L'església neogòtica havia estat projectada pel llavors arquitecte diocesà Calixte Freixe. PUIGVERT SOLÀ, J. M. (2014). "Els arquitectes diocesans i l'arquitectura religiosa contemporània: del pes del passat medieval a la modernitat moderada", *Plecs d'història local*, (152). p. 11-12.

⁶⁶¹ PUIGVERT SOLÀ, J. M. (2008). *Josep Danés i Torras. Noucentisme i regionalisme arquitectònics*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat, p. 104-105.

⁶⁶² *Gaceta Municipal de Barcelona. Any 2. Núm. 5*, 3 de febrer de 1915, p. 18. També a: ANC1-715/JUNTA DE MUSEUS DE CATALUNYA

⁶⁶³ «La Presidencia dió cuenta de la visita efectuada al Excmo. Sr. Obispo de la Seo de Urgel, Doctor Benlloch, quien, accediendo muy gustoso a los ruegos de la Junta, ofreció interesarse eficazmente para que todos aquellos objetos de carácter litúrgico y de merito artístico-arqueológico, existentes en las Iglesias y ermitas de su diócesis, retirados e inservibles para el culto o situados en lugares despoblados, expuestos a una posible sustracción, puedan ser, previos los trámites indispensables, depositados en el Museo o adquiridos por la Junta, en el caso de que las necesidades de la Iglesia aconsejen esta última resolución, para atender a las obras de reparación o mejora de los respectivos templos. La Junta quedo satisfactoriamente enterada y altamente agradecida a las buenas disposiciones del referido Prelado, iniciando ya las gestiones para obtener algunos ejemplares notables de la Iglesia de Cubells, situada en aquella Diócesis». Sembla que aquest acord només va ser verbal. Font: *Gaceta Municipal de Barcelona. Any 2. Núm. 5*, 3 de febrer de 1915, p. 18; L'actitud de Josep Rogent s'insereix en l'aplicació de les conclusions del Primer Congrés d'art Cristià de Catalunya, que havia tingut lloc a Barcelona entre els dies 26 i 30 d'octubre de 1913.

⁶⁶⁴ CAMPILLO QUINTANA, J. (2006) [Tesi Doctoral]. *L'espòli del patrimoni arqueològic i històric-artístic: L'Alt Pirineu català al segle XX*. Universitat de Barcelona, p. 171.

de Barcelona i amb gran poder adquisitiu, i unes poblacions amb fortes necessitats econòmiques que satisfer i amb un ínfim interès per la cultura.⁶⁶⁵ És en aquest marc, doncs, que hem de considerar la relació del bisbe d'Urgell amb els homes de la Junta de Museus de Barcelona, de la qual formava part Josep Rogent, el de les vendes d'art sacre de la diòcesi en el rerefons de dos projectes decisius per al prelat: la restauració de la catedral de La Seu d'Urgell i la transformació del Santuari de Núria.

Per argumentar la nostra afirmació es fa necessari que afegim uns altres noms, als ja coneguts, i abocar-hi algunes dades. En un reculat 1888 els joves arquitectes Josep Puig i Cadafalch, Bernat Pejoan Sanmartí i Francesc Rogent Pedrosa havien intervingut en la restauració del monestir de Ripoll, sota la tutela d'Elies Rogent Amat. Després, cadascun havia fet el seu camí. Puig i Cadafalch havia aprofundit el seu vessant de tractadista i el 1907 havia publicat *L'arquitectura romana a Catalunya*. Francesc Rogent va morir prematurament, el 1898, però el seu germà Josep va demostrar ben aviat un gran interès en la gestió de col·leccions artístiques. Després d'haver obtingut l'acta de regidor a l'Ajuntament de Barcelona, el 1904, i haver format part de diferents comissions relacionades amb la vida econòmica i urbanística municipal, a partir de 1906 va integrar-se, en la seva qualitat de regidor, en la Junta de Museus d'Art de Barcelona de vocal tresorer, lloc en què coincidiria repetidament amb Puig i Cadafalch (i també amb Pere Coromines Muntanya, Josep Llimona, Joaquim Folch i Torres, entre d'altres), i que va mantenir fins el 1919 quan abandonaria la política activa. Rogent i Puig eren membres, també, de la societat cívica *La Ciutat Jardí*.⁶⁶⁶ Però per damunt de tot, coincidirien a Montserrat, a partir del 1917, quan l'abat Marcet va reclamar Puig i Cadafalch perquè emprenguéssin una nova reforma del monestir i va autoritzar la CAFA per a la construcció del funicular de Sant Joan. Encara, en la seva faceta particular, Rogent formava part, entre d'altres afers, del consell que administrava la *Sociedad de Seguros Mútuos Contra Incendios de Barcelona* que tenia en aquells anys, per arquitecte de capçalera, Bernat

⁶⁶⁵ *Op. cit.* p. 172.

⁶⁶⁶ L'entitat va ser creada el 15 de juliol de 1912 per Cebrià de Montoliu, amb l'objectiu de promoure el desenvolupament i la reforma de les poblacions segons plans racionals i metòdics que n'asseguessin la higiene, bellesa i eficàcia com a instruments de progrés social i econòmic. A través d'aquesta societat es pretenia fomentar la creació de ciutats jardí, suburbis jardí, viles i colònies jardí, i afavorir la construcció i reforma de cases barates i barris populars i, en general, contribuir al benestar de la població. Font: FRANQUESA SÀNCHEZ, J. (2008) [Tesi doctoral]. *Una experiència urbana retrobada. Les comunitats jardí a Catalunya*. Universitat Politècnica de Catalunya, p. 39.

Pejoan Sanmartí.⁶⁶⁷ Una coincidència que s'estenia a l'espai social del CEC —Rogent i Pejoan n'eren socis— i a d'altres àmbits que de ben segur existien tot i que no els hem pogut reconstruir. Des de la seva posició, Rogent es va involucrar, com els altres homes que hem mencionat, en l'organització de moltes de les exposicions d'art que va dur a terme la primera institució de la ciutat i, també, en les que va promoure més endavant la Mancomunitat de Catalunya, que volien ser el ferment d'un futur Museu d'Art de Catalunya.⁶⁶⁸

Quan hem descrit, succintament, l'ambient en què es tractaven Rogent, Puig i Pejoan hem de tornar a la relació del bisbe Benlloch amb aquests homes, per mirar de situar un punt de trobada versemblant que expliqui la relació que mantindrien posteriorment amb el prelat i la seva participació en *las obras constructivas que a tales paisajes enlazan con los hombres*.⁶⁶⁹ L'historiador Carles Freixes ha considerat el Primer Congrés d'Art Cristià de Catalunya un espai en què els contactes personals d'aquell grup de seglars i religiosos es van intensificar fins teixir una xarxa de relacions fonamentades en els mateixos interessos, especialment centrats en l'art i l'arquitectura.⁶⁷⁰ El Congrés era presidit per una junta d'honor formada per tots els bisbes de les diòcesis de Catalunya, Mallorca, València i Perpinyà, tot i que la presidència executiva l'exercia Josep Puig i Cadafalch. Va ser possiblement en aquest teixir la xarxa que Puig, Rogent i Pejoan es van relacionar amb el bisbe d'Urgell. El 1917 Pejoan seria nomenat arquitecte diocesà del bisbat d'Urgell.

Hem avançat que la Junta de Museus perseguiria Benlloch des de 1914 per establir un canal de sortida per a l'art sacre del bisbat d'Urgell, diferent del que havia estat establert amb els col·leccionistes particulars, que proveís un futur Museu d'Art de Catalunya. A Puig i Cadafalch el trobarem, a partir de 1915, involucrat en la renovació de la catedral de Santa Maria de La Seu d'Urgell i, com ha revelat la correspondència que

⁶⁶⁷ Significativament, la necrològica de Bernat Pejoan apuntava dues responsabilitats professionals: Arquitecte diocesà d'Urgell i arquitecte de la mútua contra incendis. El càrrec havia de considerar-lo, doncs, important.

⁶⁶⁸ La trajectòria municipal de Josep Rogent pot resseguir-se en la *Gaceta Municipal de Barcelona* i en l'*Anuario Estadístico de la Ciudad de Barcelona*, entre 1901 i 1919.

⁶⁶⁹ Veure citació anterior de J. Ràfols, 1956.

⁶⁷⁰ Freixes situa en el congrés la relació de Puig i Cadafalch amb el bisbat de Solsona, però ens atrevim a estendre-la al d'Urgell perquè, pel que fa a l'art i el seu espoli, de causes molt complexes, com ha explicat Jordi Campillo, tenien molt en comú. En: FREIXES CODINA, C. (2017). «La paraula feta obra. Les aportacions de Josep Puig i Cadafalch a Solsona», *Oppidum. Revista Cultural del Solsonès 15*, p. 57-73; Seria interessant poder conèixer la nòmina dels que van participar en l'expedició a Núria, que havia organitzat Defensa Social, aquell estiu.

ha donat a conèixer Itziar Badenas, el bisbe li mostrava objectes litúrgics perquè els jutgés la Junta de Museus i n'estimés la possibilitat de la compra.⁶⁷¹ Més endavant, el 1918, en la publicació *Archivo de Arte Valenciano*, s'hi afirmaria que

cuando en breve se dé por terminada la obra de la reintegración arquitectónica, España entera aplaudirá a nuestro paisano [el bisbe Bennloch, que era valencià] por haber devuelto al arte nacional un monumento que habían desfigurado, con los aditamentos posteriores, la típica Seo, modelo de arte lombardo en la Península ibérica y ejemplar digno de profunda admiración.⁶⁷²

Un bisbe decidit a emprendre grans obres arquitectòniques, com les de La seu i, també, les de Núria:

Parece que debido a las gestiones del incansable obispo de la Seo de Urgel Excmo. Dr. Benlloch, se ha llevado a cabo ya la constitución de una poderosa Sociedad para construir un ferrocarril de montaña que permita llegar fácil y económicamente al renombrado santuario de Ntra. Sra. de Nuria. Se asegura que el 15 de agosto de 1920 podrá ser inaugurada la línea.⁶⁷³

Tanmateix, la intervenció arquitectònica a La Seu no va avançar per falta de diners i, la de Núria, com ens confirma la informació periodística abans citada, requeria de la intervenció d'un soci capitalista que, òbviament, podia imposar algunes condicions, com la d'una gran promoció urbanística que fes rendibles les inversions previstes. Però just en aquell moment crucial Joan B. Benlloch abandonaria la prelatura urgellenca, després que havia estat nomenat bisbe de Burgos, la qual cosa obriria en el bisbat un buit de poder. Va ser en el transcurs d'aquest lapse, el 1919, en què el bisbat d'Urgell i la Junta de Museus de Barcelona es van tornar a trobar, quan segons Folch i Torres, Rogent va salvar l'operació de compra de les pintures murals romàniques del Pirineu.⁶⁷⁴ Una operació de

⁶⁷¹ BADENAS RUE, I. (2016). «Les restauracions de Santa Maria d'Urgell: una profunda transformació», *Interpontos. Annals de l'Institut d'Estudis Comarcals de l'Alt Urgell* 4, p. 221-248.

⁶⁷² Es tracta d'una entrevista a Joan B. Benlloch, l'abril de 1918, quan ja era conegut que marxaria a Burgos. En ella el bisbe s'apropia sense miraments del simbolisme que la Renaixença havia atorgat a l'art romànic. Font: «La Seo de Urgel y el obispo valenciano Dr. Benlloch», *Archivo de Arte Valenciano*, Año IV, enero-diciembre de 1918, p. 126.

⁶⁷³ *Diario de Gerona*, 27 d'agost de 1918, p. 3.

⁶⁷⁴ Folch i Torres afirmava que «en el moment àlgid de la vida del nostre Museu, de salvar o perdre les pintures murals romàniques, que són la glòria nostra, el senyor Rogent fou dels que amb el seu prestigi i amb la seva decisió ajudaren a fer possible l'operació financiera que ens proporcionà els mitjans de fer nostres per sempre aquelles obres d'art.» En: FOLCH I TORRES, J. (1933). «Josep Rogent Pedrosa», *Bulletí de la Junta de Museus d'Art de Barcelona*; Mercè Vidal Jansà ha donat una versió diferent de la resolució de l'afer, atorgant a Folch i Torres el protagonisme en el contacte amb el banc, a partir de la informació que va publicar *Destino*, el 17 de març de 1956. Veure: VIDAL JANSÀ, M. (1990) [Tesi Doctoral]. *Teoria i crítica en el Noucentisme: Joaquim Folch i Torres*, Universitat de Barcelona, p. 256.

compravenda que va desencallar Pere Coromines Muntanya, aleshores secretari del Consell d'administració de la Banca Fàbregas i Recasens, la mateixa casa de banca que finançava la CAFA.⁶⁷⁵ La transacció suposaria per al bisbat d'Urgell un ingrés net de cent mil pessetes que pressuposem que el nou bisbe, Justí Guitart Vilardebó, que només accedir a la prelatura va procedir a l'anul·lació de tots els contractes que feien referència a l'art sacre que havia establert el seu predecessor, estaria decidit d'invertir-lo en un nou projecte de Núria, diferent del de 1918.⁶⁷⁶

D'acord amb la informació que hem aportat, veiem que el bisbe Benlloch promovia un conjunt d'iniciatives que tenien per denominador comú la valorització simbòlica i econòmica de l'art i de l'arquitectura medievals del bisbat d'Urgell, que els arquitectes Elies Rogent Amat i Josep Puig i Cadafalch havien interpretat i transformat perquè l'habitessin uns símbols nacionals tot just acabats d'encunyar, la qual cosa resulta francament conseqüent amb el procés de transformació simbòlica i material de la muntanya catalana que hem exposat al primer capítol. Un procés d'interpretació i transformació que encaixava com anell en el dit de les aspiracions de classe d'un home com Josep Rogent Pedrosa, que les expressava en el projecte de transformació de la Vall de Núria. Per tant, ens resulta del tot raonable judicar, ja en aquest primer moment, que les intencions del bisbe d'Urgell i les de Rogent, a Núria, havien esdevingut comunes i solidàries.

Podem considerar, així mateix, que la decisió d'incorporar Bernat Pejoan Sanmartí per arquitecte diocesà del bisbat d'Urgell, a partir de 1917, afavoria els interessos estètics i polítics expressats per la Junta de Museus d'Art de Barcelona, i molt

⁶⁷⁵ En primer terme, Rogent havia sol·licitat suport econòmic a Francesc Cambó, que va excusar la col·laboració. Finalment, l'operació la va finançar la Banca Fàbrega i Recasens, que el 1920 es transformaria en Banc de Catalunya. Sobre el promotor bancari: «Eduard Recasens Mercadé». *Real Acadèmia de la Historia. DBE* (recurs electrònic).

⁶⁷⁶ L'import total del pagament per les pintures romàniques que es van recuperar per als museus de Barcelona va ser de 450.000 ptes., tot i que cal descomptar-hi les comissions que van endur-se uns altres personatges involucrats en la transacció, com Ignasi Pollack. Font: ANC 1-715 / JUNTA DE MUSEUS DE CATALUNYA. Ara bé, els pagaments es van fer per terminis i la quantitat no devia estar disponible per al bisbat, pel capbaix, fins al 1922 (el termini per retornar el préstec al banc vencia el 31 de desembre de 1921). Amb tot, les gestions de Benlloch en relació a les vendes d'obres d'art del bisbat no devien ser del tot clares, per aquest motiu «D. Justí Guitart [...] des dels inicis del seu pontificat, sospengué totes les vendes anteriors, fetes en desacord amb les disposicions canòniques, per a regular les que feia la Junta, segons l'extricte compliment de les mateixes». Font: *Memòria succinta de la tasca acomplerta per la Junta de Museus de Barcelona en el trienni MCMXIX-MCMXXI*. Publicacions de la Junta de Museus de Barcelona. Barcelona, 1922. Pag. 16-18. Sobre el redreçament promogut per Guitart, vegeu: CAMPILLO QUINTANA, J. (2006) [Tesi Doctoral]. *L'espòli del patrimoni arqueològic i històric-artístic: L'Alt Pirineu català al segle XX*. Universitat de Barcelona, p. 174.

especialment els de Josep Rogent, per fer valer el poderós llegat d'Elies Rogent Amat i de Josep Puig i Cadafalch, que es concretaven en la decisió d'enderrocar l'església neogòtica conclosa el 1911 per substituir-la per una de neoromànica.⁶⁷⁷ I en l'aplicació dels models alpins d'urbanització de la muntanya, el vessant merament extractiu que la interpretava un recurs econòmic, en la línia que ha defensat Laurent Tissot i que hem exposat a bastament, s'hi expressava l'experiència que Rogent havia acumulat en el negoci turístic per la posició que ocupava en la Sociedad de Atracción de Forasteros (SAF) i el coneixement que tenia del negoci a Montserrat. Hem d'afegir-hi, encara, el factor determinant que relligava en el centre de l'expectativa de negoci la iniciativa de Benlloch i de Rogent: el fet que les obres del Transpirinenc anaven endavant i la previsió que Ribes aviat quedaria unida per ferrocarril amb Barcelona.⁶⁷⁸

Perquè com hem descrit en els primers compassos del treball, el procés d'apropiació de la muntanya, la transformació del paisatge en mercaderia per traficar-hi amb les masses urbanes el posava en marxa el ferrocarril quan l'acostava a les ciutats. A partir de 1919, quan els trens van arribar a Ribes de Freser, Núria va ressorgir definitivament. Era el moment de fer un negoci rodó a quatre hores de distància del centre de Barcelona.⁶⁷⁹

⁶⁷⁷ Cal entendre que la nova basílica neogòtica de Núria, projectada el 1886 i acabada el 1911, s'havia dut a terme sota l'influx d'un historicisme arquitectònic que s'havia fet hegemònic en les construccions de l'Església durant la segona meitat del segle XIX. Font: PUIGVERT I SOLÀ, J.M. (2022) «Los arquitectos diocesanos: ¿en qué estilo construir?». *Hispania Sacra*, Núm. 74, p. 551-556; Per a Josep M. Guilera, «tothom estava d'acord que la petita esglesiola, de cabuda insuficient, havia d'ésser substituïda per un temple més espaiós. Això s'ha aconseguit. Però l'encís de la capelleta, l'acoblament del daurat dels altars amb l'ennegritament produït pels ciris, l'apilotonament dels ex-vots i la gran reixa forjada sota la volta senzilla de pedra li donava un encant que dissortadament no cal cercar en la vasta i freda nau d'ara. Composta amb un estil que no manté cap relació amb les tradicionals esglésies romàniques de muntanya [...] Encara s'havia de valorar el tresor patri que representen els monuments religiosos del Pirineu. Es construí quan la tendència anava de cara al modernisme i al pastitx. És una cosa que no té remei, irremparable.» En: GUILERA, J. M. (1958). *El Pirineu, a trossos*. Aymà, p. 46.

⁶⁷⁸ El ferrocarril arribaria a Ribes de Freser el 1919. Per al coneixement del ferrocarril transpirinenc, vegeu: CLARA RESPLANDIS, J. (2004). *El transpirenenc català. Ripoll-Puigcerdà-la Tor de Querol*. Rafael Dalmau Editor..

⁶⁷⁹ A propòsit de l'arribada del ferrocarril a la Vall de Ribes, el *Butlletí del Centre Excursionista de Catalunya*, escriuria que «la Vall de Ribes està d'enhorabona; també nosaltres n'havem d'estar. Ribes, Montgrony, Núria, Ull de Ter, han d'alegrar-se i preparar-se a rebre cada jorn un més nombrós estol d'entusiastes excursionistes». *Butlletí del Centre Excursionista de Catalunya*, any XXIX, Núm. 295, agost 1919, p. 195.

La decisió de construir la línia de Núria. La represa definitiva de 1923

El bisbe Benlloch havia abandonat el bisbat d'Urgell el 1918 quan el Papa Pius XI el va nomenar bisbe de Burgos. L'havia substituït Justí Guitart Vilardebó que va obtenir, per Reial Ordre de 3 de maig de 1922, la concessió efectiva dels desitjats terrenys a Núria. Es va trobar, també, amb les 100.000 ptes. que la Junta de Museus havia pagat al bisbat, a través d'Ignasi Pollack.⁶⁸⁰ Les dificultats per satisfer la condició perpètua de la concessió havien determinat una reinterpretació de les ambicions del bisbe d'Urgell a la Vall. Durant la negociació amb l'Estat prèvia a la publicació de la Reial Ordre, com a resultat de la frenada al procés d'urbanització prevista, Justí Guitart havia prescindit del tàndem Pejoan-Matabosch, que va substituir pel jove Josep Danés Torras, l'arquitecte al qual el bisbe encarregaria els treballs a inicis de 1922.⁶⁸¹ Més endavant hi afegiria l'enginyer Lluís Creus Vidal. Semblantment a l'antic arquitecte diocesà, Bernat Pejoan, ambdós joves professionals es trobaven estretament vinculats al CEC.

Tot i les noves condicions restrictives l'aprofitament de Núria quedava definitivament obert: Guitart podia iniciar una gran ampliació del Santuari amb els diners que provenien del pagament de les pintures murals que havia fet la Junta de Museus i el ferrocarril Transpirinenc havia arribat a Ribes de Freser. Per tant, Josep Rogent ja podia treure del calaix el projecte del ferrocarril a cremallera que havia guardat després dels embulls del procediment promogut per Benlloch, per presentar-lo als membres del Consell d'Administració d'FMGP, que és el que va fer el 26 de novembre de 1924.

Els consellers d'FMGP eren del tot conscients de la dimensió mariana de Núria. Donaven per fet l'increment en l'afluència de romeus que podia proporcionar la construcció d'un ferrocarril cremallera. Tampoc no desconeixien els nous usos socials de la muntanya i les possibilitats de negoci que els podien proporcionar, molt diferents de les que la Societat havia trobat a Montserrat el 1892. Per força havien de tenir notícies clares de l'experiència empresarial de la Société des Chemins de Fer et Hôtels aux Pyrénées (CFHMP), que havia construït el ferrocarril cremallera de Luchon a Superbagnères, entre el 1911 i 1912 i que, immediatament, havia edificat al cim d'aquella

⁶⁸⁰ No hem sabut trobar notícies d'Ignasi Pollack

⁶⁸¹ Per a una completa caracterització de la trajectòria professional de Josep Danés, veure: PUIGVERT SOLÀ, J. M. (2008) *Josep Danés i Torras. Noucentisme i regionalisme arquitectònics*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat.

mntanya un hotel de muntanya, que havia inaugurat el 1914.⁶⁸² Per aquest motiu ens resulta sorprenent que en la sessió del Consell d'Administració de 27 de març de 1925 el president Maristany parlés als consellers del Ferrocarril Eléctrico del Guadarrama com l'exemple que els interessava seguir, i no pas del francès.⁶⁸³ Els marcs geogràfic i social d'aquesta iniciativa ens proporcionen la clau de la tria.

La Sierra de Guadarrama havia estat elevada a la categoria de símbol nacional per influx de Salvador Giner de los Ríos, al qual la intel·lectualitat espanyola formada a l'empara de la Institución Libre de Enseñanza n'atribuïa la invenció del seu paisatge. Però resultava que, fruit d'aquest atribut, les classes benestants madrilenyes l'havien triat per lloc d'esbarjo i estiueig. En definitiva, la prestigiaven.⁶⁸⁴ Havia assolit, per tant, l'estatus que els empresaris del moment consideraven cabdal per al llançament d'una nova destinació turística.⁶⁸⁵ Jean-Raoul Paul, dirigent de la companyia ferroviària francesa del MIDI, que en aquells anys s'esforçava a «suisséfier les Pyrénées» assegurava que «pour qu'une station conquière la faveur du public et s'impose, il faut qu'elle soit consacrée par une clientèle de choix, qui établit la réputation et qui détermine ensuite les grands courants».⁶⁸⁶ En conseqüència, la muntanya castellana devia semblar als homes d'FMGP el més aproximat al que volien per a la de Catalunya: una simbiosi sense fissures de la projecció simbòlica del paisatge i de la seva explotació econòmica. De l'experiència viscuda a Navacerrada amb Rogent i Fuchs, el president va manifestar, a més a més, que li havia fet la impressió que «los sports de nieve iban adquiriendo cada día más

⁶⁸² Ben aviat veurem que l'hotel de Superbagnères servirà d'inspiració a Raimon Duran i Reynals per al projecte de gran hotel al Pla dels Eugassers. Per a la citació: Gazes, G. (1964) «Le développement des sports d'hiver à Superbagnères (Luchon)», *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, tome 35, fascicule 1, p. 45-65

⁶⁸³ Que Superbagnères era ben coneguda a Barcelona ens resulta indiscutible. L'hivern de 1925 la revista *Barcelona-Atracción*, òrgan de propaganda de la Sociedad de Atracción de Forasteros (SAF), inseria anuncis de pàgina sencera en què es publicitava l'estació hivernal de Font-Romeu i de Superbagnères i, per a aquest segon lloc, es remarcava que s'hi accedia amb tren a cremallera des de Luchon. Font: *Barcelona-Atracción*, Año XV, febrer de 1925, p. 5.

⁶⁸⁴ ORTEGA CANTERO, N. (2015). «Francisco Giner y el descubrimiento moderno del paisaje de España», *Anales*, 27, p. 23-44; Sobre la invenció del paisatge castellà, el filòsof Julian Marías afirmaria en una entrevista que «es evidente que los españoles vemos el paisaje español con los ojos prestados de Azorín, de Unamuno o de Machado, o de Ortega y Gabriel Miró. Los jóvenes quizás no lo saben pero los que tenemos mi edad lo sabemos i les tenemos gratitud. Yo les conocí!» (*A fondo*, TVE, edició de 15 d'agost de 1976).

⁶⁸⁵ «Lerroux es partidario del derramamiento de sangre; pero no va a Marruecos, ni a Alhucemas, ni a ninguna parte; prefiere ser imperialista desde su fantástico palacio del fresco Guadarrama. Así se explica la frescura de Lerroux!» Com es pot observar, Guadarrama era lloc d'estiueig dels polítics i dels benestants, el que FGMP volia per a Núria. En: *El Diluvio: diario político de avisos, noticias y decretos*: Año 66, no. 199 [202], 24 agost 1923.

⁶⁸⁶ BOUNEAU, C. (1990). «Chemins de fer et developpement regional en France de 1852 a 1937: la contribution de la compagnie du midi», *Histoire, Économie et Société*, 9(1), p. 95-112

importància lo que hacía pensar que caso de construirse el cremallera de Nuria la concurrència de invierno no sería despreciable». ⁶⁸⁷ Allà, a la Sierra, la construcció d'un ferrocarril elèctric el 1923 havia resultat la peça decisiva que havia facilitat l'accés a la muntanya de les classes mitjanes i populars de la ciutat de Madrid, enlluernades per l'ús que n'havien fet fins aleshores les classes benestants, les que hi estiuaven o les que emprenien excursions pels seus paratges. Per aquest motiu el cobejaven.

L'enginyer de camins José Aguinaga Keller havia estat el responsable del projecte constructiu del Ferrocarril Eléctrico del Guadarrama. Ell mateix havia defensat, des de la *Revista de Obras Públicas*, la necessitat de seguir el model suís en els ferrocarrils de muntanya espanyols. ⁶⁸⁸ En el viatge que havien fet a la Sierra de Guadarrama Maristany, Rogent i Fuchs havien pres un tren a Madrid, per baixar a Cercedilla. Allà havien transbordat per ascendir a Los Cotos, a 1858 metres d'altura. Si fa o no fa, un trajecte semblant al que entrellucaven entre Barcelona i Núria. El paisatge que se'ls va aparèixer al cim oferia la promesa d'un negoci segur. El Ferrocarril Eléctrico del Guadarrama havia resultat econòmic en la seva construcció —només tres milions i mig de pessetes— i al voltant de la seva estació terminal s'hi aixecaven un hotel de generoses dimensions i nombrosos xalets. Altres ciutats, com Segovia, en reclamaven la continuació des de l'altra banda de la *Sierra*. El panorama que oferia Los Cotos no podia assemblar-se més a les estacions de muntanya suïsses i nord-americanes, amb el valor afegit que es disposava de dos milions de clients potencials, tota la ciutat de Madrid, a només 60 kilòmetres de distància. Fins i tot els diaris de Barcelona en parlaven, pel que es podia llegir a *La*

⁶⁸⁷ En aquest cas, Maristany apunta al principal dèficit de la línia de Montserrat, que el constituïa la seva elevada estacionalitat. És a dir, que el tren només transportava un nombre significatiu de viatgers a l'estiu, fins al punt que en aquells anys no disposava de cotxes tancats per fer el trajecte de manera confortable a l'hivern. Contràriament, Núria podia superar aquest dèficit perquè disposaria del gruix de clients durant l'estiu, però també a l'hivern. Font: *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*, sessió de 27 de març de 1925. FGC Fons FMGP [9008/1] 52

⁶⁸⁸ Per a Aguinaga «España no puede hacerse ilusiones: su riqueza media es inferior [a la dels països més avançats d'Europa], así como su población, y su topografía es muy complicada; por tanto no puede adoptar los mismos métodos. Si Suiza los hubiese seguido, a estas horas, en vez de esa admirable red que posee y vivifica todo el país, no tendría casi ningún ferrocarril. España no es Suiza, pero se aproxima mucho y para resolver este problema tenemos en aquella nación mucho que aprender, admirar e imitar, y no sería poco que llegáramos a poseer una red equivalente a la suya, con acceso a los más pintorescos e intrincados lugares, aunque para conseguirlo tengamos que desechar o saltar por encima de muchas teorías hasta hoy aceptadas.» En: AGUINAGA KELLER, J. (1926) «El ferrocarril eléctrico del Guadarrama», *Revista de Obras Públicas*, 74, Tomo I (2451). p. 214-219.

Publicitat, en els mateixos termes favorables que ho farien més endavant d'un diumenge d'hivern a La Molina.⁶⁸⁹

La descripció de Maristany devia convèncer els altres membres del Consell d'Administració. Tanmateix, el panorama al cim del Guadarrama el 1924, que tant va agradar a Maristany, Rogent i Fuchs, sembla que evolucionava sense cap mena de control. El geògraf Manuel Mollá ha descrit que l'especulació immobiliària que tenia lloc en la muntanya va provocar, aquell mateix any, una reacció conservacionista que va trobar un gran altaveu en el diari progressista *El Sol*⁶⁹⁰ i en la què, aleshores sí, tot i que tímidament, s'hi involucrarien els enginyers forestals. En endavant, la Sierra de Guadarrama viuria diversos intents perquè se la declarés parc nacional, la qual cosa no va succeir. Durant l'etapa de la II República es redactarien diferents projectes per desenvolupar i regular l'espai com un lloc d'esbarjo popular, que tampoc no van prosperar.⁶⁹¹

Novament a Barcelona, l'afer de Núria encara havia promogut una segona reunió del Consell d'Administració d'FMGP, el 3 de desembre. En ella, Josep Rogent va ampliar les explicacions al consell i va assegurar que

la construcción del cremallera en la forma que lo había concebido el señor Fuchs resolvía por completo el problema de poner en comunicación Barcelona con Nuria y que en cuanto a la parte financiera tenía la convicción que caso de llevarse a cabo constituiría un completo éxito.⁶⁹²

Comptat i debatut, perquè els consellers van quedar convençuts que el nou ferrocarril els costaria pocs diners i els en faria guanyar molts, perquè els obria la

⁶⁸⁹ «Ahir, com a diumenge, estigué concorregut el Guadarrama. Els aficionats a la neu hi acudiren de bon matí, usant tots els mitjans de locomoció, des de l'automòbil, que guanyava penosament la pujada al colls, fins als trens de Segòvia, que sortiren de Madrid abarrotats de viatgers. En alguns llocs de la serra la neu ha arribat a més de mig metre, la qual cosa permeté als alpinistes realitzar arriscats exercicis.» En: *La Publicitat*, 17 de febrer de 1925, p. 6. En *La Publicitat* hi tenien interessos els Rogent, pel fet que Elies Rogent Massó, secretari d'FMGP, formava part del grup que havia adquirit i reorientat la capçalera.

⁶⁹⁰ La necessitat de posar un fre al desenvolupament incontrolat la posaria de manifest el diari *El Sol*: «No hay necesidad de descubrir la sierra de Guadarrama a sus devotos los vecinos de Madrid; pero ya va siendo necesario descubrirla al Estado y descubrirle también esta afición del madrileño al paisaje de la vecina montaña. La sierra de Guadarrama es tan pulmón de Madrid como los jardines urbanos de la corte, y es campo de deportes, lugar de excursión y recreo, mirador de la Naturaleza, retiro de verano. En otros países es el Estado quien, ante la insuficiencia de los parques ciudadanos en las grandes aglomeraciones de población, busca parajes cercanos, grandes extensiones pródigas en bellezas naturales, que defiende y conserva con leyes y guardería». Font: *El Sol*, Edició de 23 de març de 1923. Pág. 5. Citat també per: MOLA RUIZ-GÓMEZ, M. (2007). «La Junta Central de Parques Nacionales y la Sierra de Guadarrama», *Ería: revista geogràfica*.

⁶⁹¹ MOLA RUIZ-GÓMEZ, M. (2007). «La Junta Central de Parques Nacionales y la Sierra de Guadarrama», *Ería: revista geogràfica*.

⁶⁹² *Juntas...* FGC Fons FMGP [8001/1]

mntanya a l'exploració comercial dels cims, tots es van mostrar favorables a la iniciativa. El president va cloure la reunió amb la proposició que se sol·licités l'autorització del govern per a la construcció del ferrocarril i que Julien Fuchs procedís a la redacció del projecte definitiu «por cuenta de la Sociedad».⁶⁹³ La construcció material del ferrocarril la tractarem en la quarta part del nostre treball.

El negoci de Núria, un afer que també es dirimia a la premsa

Durant el primer terç del segle XX la premsa havia esdevingut un mitjà de comunicació de masses —i Catalunya s'havia integrat plenament en la societat cultura de masses— que no solament informava sobre la realitat exterior, sinó que configurava la realitat subjectiva de la gent, fins esdevenir una eina essencial en el modelatge de la representació de la pròpia vida.⁶⁹⁴ En aquest modelatge hi feien la seva contribució les notícies que es publicaven i, per tant, calia sortir en els mitjans i ser llegit. Conscient de la realitat comunicacional del seu temps, FMGP va fer un esforç econòmic creixent en anuncis i publicitat, per fer present la seva oferta (Taula 51).

Taula 51. Despesa d'FMGP en anuncis i publicitat.

Any	1925	1926	1927	1928	1929	1930
Pessetes	2.334,45	3.195,95	4.167,85	5.139,20	40.924,55	27.165,40

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [7008/15]

Conseqüentment, l'afer de la construcció del cremallera de Núria va expressar-se a través de butlletins sectorials, de publicacions locals i de la premsa generalista. Del projecte de tren a Núria se'n va parlar quan hi va haver motius per fer-ho. Motius, en plural. Els del bisbe d'Urgell, els dels excursionistes del CEC, els de Santiago Rubió Tudurí, que s'hi oposava, i, sobretot, els de la companyia FMGP que necessitava una opinió general favorable per assegurar l'èxit de la prevista ampliació de capital. Tots ells entenien que la premsa era important, que tenia un paper decisiu en la consecució dels seus objectius.

⁶⁹³ La qual cosa ens fa pensar que les despeses de Fuchs en la redacció de l'avantprojecte de Núria les havia cobert Josep Rogent a títol personal. FGC Fons FMGP [8001/1]

⁶⁹⁴ BERGER, P. I LUCKMANN, T. (1997). *The social construction of reality* (1966). a F. ESPINET BURUNAT, *Notícia, imatge i simulacre. La recepció de la societat de comunicació de masses a Catalunya, de 1889 a 1939*. Servei de Publicacions UAB.

El nom de Núria, del Santuari de Núria, formava part consubstancial de la cultura popular, tot i que la seva presència insignificant en els mitjans de comunicació de masses abans de l'afer del ferrocarril ens faci considerar que, d'una banda, el concepte s'hi havia introduït quan aquests encara no existien i, a més, que el seu renom es difonia a través d'uns mitjans no formals que operaven en paral·lel als que ara ens referim. Per tant, per als efectes d'una comunicació de masses, distingirem entre el Núria que era i seguiria essent el segon santuari marià de Catalunya, i el Núria del ferrocarril cremallera, el de la destinació moral i turística que anhelaven el bisbe Guitart i FMGP. Va ser aquest futur Núria el que va freqüentar la premsa, durant la primavera de 1928.

Josep M. Guilera va escriure al *Butlletí Excursionista de Catalunya*, l'abril del 1928, que

després d'un llarg període en el qual s'ha parlat molt de la construcció d'una via fèrria que portés al Santuari de Núria, i durant el qual diverses empreses i homes tècnics han estudiat els variats sistemes de propulsió que més bon resultat podrien donar en aquelles muntanyes pirinenques, és ja públic que, dintre de ben poc, a primers de juny, seran començats els treballs d'un cremallera que unirà la vall de Núria amb l'estació del Transpirenenc a Ribes de Freser.⁶⁹⁵

Si parem l'atenció en el paràgraf notarem que l'autor ens fa saber que de la solució tècnica del mitjà de transport a Núria *se'n va parlar molt*, a partir de la pugna oberta entre Rubió i FMGP. Des d'aquell moment Núria esdevindrà un subjecte informatiu amb uns destinataris clars: el futur petit inversor i el probable visitant, el que només coneixia Núria pel renom.

Amb aquesta premissa, FMGP promouria l'aparició d'informacions que perseguïen la creació d'un clima de confiança envers el projecte del ferrocarril cremallera. Naturalment, les que promouria Rubió buscaven l'efecte contrari. El que en un primer moment s'havia tractat en l'esfera particular, com hem vist, a partir d'una correspondència creuada entre l'enginyer i el bisbe Guitart, els consellers de la Societat i els principals banquers de Barcelona, va transformar-se en un debat públic de resultes de la inserció a la premsa a través de l'agència Colubí, passat el dia de Sant Jaume de 1927, d'una informació que ressaltava la massiva assistència de romeus a Núria i que «únicamente el cremallera (no el funicular, como algunos, quizás con buena intención,

⁶⁹⁵ GUILERA ALBIÑANA, J.M. (1928) «El ferrocarril elèctric de Núria», *Butlletí Excursionista de Catalunya*. Any XXXVIII. Núm. 395, p. 121-125.

pero mal informados han dicho) es el que cuenta con todo el apoyo moral del señor Obispo de la Seo de Urgel y consecuentemente, de la administración del santuario de Nuria». ⁶⁹⁶

La reacció de Rubió Tudurí al decantament del bisbe Guitart va consistir en la publicació a la revista *Ciència*⁶⁹⁷ —la tria no la podem considerar casual i la remetem a la pugna pel control dels paisatges simbòlics del país— d'un extens article que duia per títol *Ferrocarrils de muntanya* en què exposava l'evolució dels ferrocarrils de cremallera respecte la dels funiculars aeris, i facilitava un càlcul comparatiu de despeses i ingressos.⁶⁹⁸ Naturalment, el balanç era completament favorable al mitjà defensat per Rubió. El contingut no agafava per sorpresa els defensors del cremallera, pel fet que l'enginyer els l'havia tramés amb anterioritat, però els preocupava veritablement que el públic lector, entre el qual hi havia el petit inversor que constituïa la diana a la qual apuntaven amb l'ampliació de capital, prengué en consideració els arguments favorables a l'aeri i s'abstingués de comprar les previstes accions d'FMGP. La por no era endebades, perquè Rubió assegurava que la construcció de l'aeri costaria menys d'una tercera part de la del cremallera.

Per atiar una mica més el foc, Agustí Calvet, *Gaziel*, signaria a la primera plana de *La Vanguardia* un article hostil a la iniciativa comuna del bisbe d'Urgell i d'FMGP, a Núria. Escrivia *Gaziel* que

parece que ahora van a desbaratar la deliciosa soledad de Nuria. Gracias a un ferrocarril de cremallera, que saldrá de Ribas y subirá, por Caralps, hasta el plácido valle pirenaico, el famoso santuario quedará convertido en otro Montserrat. Pronto habrá allí un gran hotel con pianola, un funicular para subir al Puigmal y una colonia veraniega que

⁶⁹⁶ *La Vanguardia Española*, 3 d'agost de 1927, 19. *La Veu de Catalunya* i *La Publicitat*, el mateix dia, escriuri «I és per aquest motiu que únicament el ferrocarril de cremallera i no el funicular, com alguns amb bona intenció, però sens dubte molt equivocadament, han dit; té el seu favor tot l'ajut moral del senyot bisbe d'Urgell i, per tant, de l'administració del Santuari» (fragment)

⁶⁹⁷ La revista *Ciència* va ser una publicació mensual, en català, editada a Barcelona des de l'any 1926 fins al 1933. «Des del punt de vista històric, *Ciència* comença a editar-se en plena dictadura de Primo de Rivera, en un moment en què la llengua i la cultura catalanes han estat excloses de l'àmbit d'ús públic. Hereva ideològica de la política cultural promulgada des de la Mancomunitat de Catalunya, es proposa des del primer número omplir l'espai que la supressió de l'Institut d'Estudis Catalans, pedra angular en el procés de normalització cultural i lingüística, havia exercit des de la seua creació l'any 1907» ALBEROLA, P. (2011). «Ciència. Revista catalana de ciència i tecnologia.» *Caplletra. Revista Internacional de Filologia* 51, p. 35-50.

⁶⁹⁸ «El nostre objecte és fer la comparació, en el terreny econòmic, entre tots els sistemes que s'han ideat i aquesta comparació no la farem pas donant opinions personals, que poden ésser més o menys dolentes, sinó basant-nos en estadístiques que si a casa nostra no es publiquen. Es troben en d'altres països publicades amb tot el detall que pugui desitjar la persona més exigent». Font: RUBIÓ I TUDURÍ, S. (1927). «Ferrocarrils de muntanya», *Ciència, Revista Catalana de Ciència i Tecnologia*, p. 458-480.

bailará las últimas danzas norteamericanas en el coll de Finestrelles. Ya sabemos que, poco a poco, todas estas cosas son irremediables, pues por algo progresamos cada día. El estupendo verso de Maragall —«*voltada de soletats*»— será muy pronto ininteligible. Y la única manera de consolarnos de semejante estropicio, sería si, el señor obispo de la diócesis nos hiciera el favor de estropear el otro verso de Maragall —el de «i en vostres vestits daurats»—, devolviendo a la famosa imagen su casi milenaria forma, tal como dicen que la hallaron, en 1079, los pastores de Nuria: escondida en el fondo del valle, como una bella flor del Pirineo.⁶⁹⁹

Una posició essencialista, la de *Gaziel*, que resultava una reedició del que havia succeït quan la presentació del projecte del cremallera de Montserrat, quaranta anys enrere, i que només era compartida a mitges per Josep M. Guilera, que en aquells mateixos dies escrivia al *Butlletí Excursionista de Catalunya* que

l'esperit romàntic i apassionat que tot excursionista vell, —els que fa alguns anys que són muntanyencs— porta dins, se sent ferit per aquesta obra, d'igual manera com va protestar —potser només interiorment, preveient-ne la inutilitat— quan en la mateixa vall de Núria es va enrunar l'església vella i quan s'ha anat a un engrandiment del Santuari que destrueix la perspectiva de la seva plaça i els seus actuals edificis [...] És, en virtut d'aquest fet, que les muntanyes han vist també arreu trencar-se la seva pau secular, i han sentit ferida i humiliada la seva majestat que creien invencible. El que fa anys s'esdevingué en altres països, comença a arribar-nos a nosaltres.

Prosseguia Guilera en uns termes semblants als que el Swiss Alpin Club (SAC) s'havia manifestat quan la proliferació de cremalleres a la vall de la Jungfrau, i que hem vist anteriorment:

I no hi podem posar obstacles, perquè ens hauríem d'imposar, tots plegats, la tasca de fer veure a alguns excursionistes i als que volen ésser-ne, que Núria, que el Santuari de Núria, no és, en ell mateix, el terme suprem de l'excursionista.⁷⁰⁰

La polèmica a la premsa, amb arguments de pes exposats per publicistes de primera categoria com *Gaziel* o Guilera, devia dur de corcoll els gestors de la Societat en els dies en què negociaven amb els banquers les condicions de l'emissió de les accions

⁶⁹⁹ A. CALVET PASCUAL, "GAZIEL", «Dos versos de Maragall», *La Vanguardia Española*, 9 de març de 1928, 5. *Gaziel* sembla recuperar aquí la crítica que Santiago Rusiñol havia escrit en aquest mateix diari quan la inauguració del cremallera de Montserrat. *La Vanguardia*, edició de 9 d'octubre de 1892, p. 4 (Rusiñol ha estat citat per GARCIA FUENTES, J. M. (2012) *La construcció del Montserrat modern* [Tesi doctoral]. Universitat Politècnica de Catalunya)

⁷⁰⁰ GUILERA ALBIÑANA, J.M. (1928) «El ferrocarril elèctric de Núria», *Butlletí excursionista de Catalunya*. Any XXXVIII. Núm. 395, p. 121-125. Guilera havia publicat, el 1927, el llibre *Excursions pels Pirineus i pels Alps* (Llibreria Catalonia, 1927) i havia estat prologat per Francesc Maspons Anglasesell, president del CEC.

que havien de pagar l'obra de Núria. Un neguit que de ben segur compartia mossèn Antoni Bataller que, de resultes de la publicació a *El Día Gráfico* d'una entrevista a Santiago Rubió Tudurí en què novament regalava la seva visió sobre el pèssim negoci que constituïa la construcció del ferrocarril de cremallera a Núria,⁷⁰¹ va adreçar-se al director de la publicació mostrant-li la seva queixa pel fet que aquell diari reproduís les opinions de l'enginyer. El director del diari va respondre-li en una carta d'antologia, que

una interviú como la publicada puede ser principio de una campaña, nunca una campaña y el periódico que la recogió no puede ser calificado de porta-voz de un interés, ¿qué podría decir el Sr. Rubió de los constantes artículos de elogio para Nuria y su administrador [el mateix Bataller], acérrimo cremallerista, y las alusiones á un proyecto que le contraría y de todo lo que literaria y gráficamente ha dicho nuestro diario? Eso sí que es hacer campaña y ser poco menos que órgano oficial ¿No le parece, Mosén Anton, que hay alguna diferencia entre una cosa y otra?⁷⁰²

Oportunament, l'editorial catòlica Políglota publicava la primera setmana de maig uns *Goigs de Nostra Senyora de Núria*, en què s'hi contenien «els populars, els de viatge, les cobles de romiatge, els d'En Maragall, el comiat a la Verge i els Goigs del gloriós Sant Gil». A la portada s'hi representava en un dibuix el Santuari. Una publicació que no podem considerar casual o afortunada, perquè Rogent s'havia adreçat a Bataller demanant-li que aprofitessin els seus mitjans per fer «tota la propaganda possible».⁷⁰³

En els dies immediats a l'emissió de les accions, FMGP va redoblar els esforços, probablement amb el concurs de l'agència Colubí, perquè les seccions d'economia dels diaris proporcionessin tota mena de detalls favorables sobre la reputació de la Societat. La vinculació de la informació amb la necessitat d'assegurar l'ampliació de capital no podia ser més evident i la trobem, per exemple, a les pàgines de borsa de *La Publicitat*, on Ramon Suriñach Senties escrivia, el 6 de maig, sense que sapiguem si el públic lector coneixia les relacions del redactor amb la Societat, que

en la nova volada de l'ampliació de capital per a noves explotacions a la muntanya Santa, l'electrificació, que s'imposa, del Cremallera i apart i sobretot l'elèctric de bastant quilometratge, de Ribes a Caralps i a Nuria, alt i atraient grandiosos paratge pirinenc al volt de la Verge de la Vall, on tot està per fer.

⁷⁰¹ *El Día Gráfico*, 4 de març de 1928, p. 1.

⁷⁰² *Carta del director de El Día Gráfico [la signatura resulta il·legible] a mossèn Antoni Bataller*, de 10 de març de 1928. FGC Fons FMGP [4009/02]

⁷⁰³ «Els Goigs a Catalunya», *La Veu de Catalunya*, 12 de maig de 1928 i FGC Fons FMGP [XXXX/XX] Correspondència entre Josep Rogent Pedrosa i Antoni Bataller, administrador del Santuari de Núria. Hem pogut comprovar la seva publicació en la col·lecció de goigs del Santuari de Núria que conserva l'Arxiu de Santa Maria de Mataró. Agraïxo l'accés a la consulta a Nicolau Guanyabens.

I insistia, encara el dia 16, que

tota vegada que només havem parlat de les accions Grans Pendants Montserrat – Núria, volem dir que al tipus que avui es troben a Borsa les creiem d'adquisició oportuna i, essent, com són, riques de possibilitats, les recomanem a l'estalvi català, que sempre ens ha fet tan respecte.⁷⁰⁴

Podem observar que Suriñach relligava, des de la columna del diari, un dels tòpics de Catalunya, el de català estalviador, amb el simbolisme nacional de les muntanyes, especialment la de Núria, «on tot està per fer»⁷⁰⁵.

El 20 de maig tots els diaris de la ciutat van publicar l'insert d'FMGP que anunciava l'ampliació de capital, que ocupava o bé un terç o bé una pàgina sencera, segons fos l'edició. Per donar més solidesa a la informació, s'hi especificava:

La Sociedad con sus explotaciones actuales ha repartido durante el último quinquenio dividendos anuales del 6,50 por 100, libres de impuestos, y el Consejo de Administración ha estudiado bajo la mejor garantía los beneficios normales de las explotaciones, en Montserrat, que, junto con los recursos regulares de la Sociedad, durante el período de construcción, que se prevé de dos años, pasados los cuales se obtendrán los ilimitados resultados de la explotación general.⁷⁰⁶

En una volta més de cargol, el dia 25, l'endemà de la solemne benedicció de les obres a Ribes de Freser, Francesc Maspons Anglasesell, president del CEC, reconegut jurista i cunyat de Josep Rogent, pronunciava una conferència a Barcelona que duia per títol «El tracte jurídic a la muntanya». La nota divulgativa publicada per *La Veu de Catalunya* advertia que «tant per la importància i suggestivitat del tema com pel renom adquirit pel senyor Maspons Anglasesell [...] es recomana l'assistència de les entitats excursionistes».⁷⁰⁷ Després de l'emissió de les accions, que va representar un èxit per a la Societat, les polèmiques sobre la solució tècnica dels accessos a Núria van desaparèixer de la premsa periòdica.

⁷⁰⁴ SURIÑACH SENTIES, R. «La Borsa entre setmama», *La Publicitat*, 16 de maig de 1928; Però Suriñach no era només un expert analista de la borsa i gran propietari a la ciutat de Barcelona. També era excursionista i amant de la muntanya. Ja el 1920 havia denunciat, des de *La Veu de Catalunya*, la venda i tala imminent del bosc del Gresolet, al Berguedà, la qual cosa va iniciar una campanya del CEC per salvar-lo. Com es pot veure, és un altra exemple de la manera com alguns homes del Consell d'Administració van voler fer compatible l'oci i el negoci.

⁷⁰⁵ *Ibid.*

⁷⁰⁶ *El Diluvio*, 20 de maig de 1928, p. 34.

⁷⁰⁷ *La Veu de Catalunya*, 24 de maig de 1928, p. 8.

El finançament del Santuari, les condicions d'FMGP i el projecte d'un hotel de muntanya⁷⁰⁸

Hem descrit en un apartat precedent la condició necessària perquè FMGP iniciés la construcció del ferrocarril. Consistia en la signatura d'un conveni amb el bisbe d'Urgell, Justí Guitart, que assegurés a la Societat una posició de privilegi en el futur desenvolupament turístic de la Vall de Núria. L'administrador delegat, Josep Rogent havia pressionat el bisbe perquè s'avingués a signar el conveni i, aquest, l'havia signat finalment a Barcelona el 23 de maig de 1928 —només dos dies abans que la Societat efectués l'ampliació de capital—, que va prendre forma en dos protocols notariais, cadascun, amb objectius diferents.

Abans de descriure les condicions que contenen els contractes, es necessari que mencionem la voluntat del bisbe Guitart d'afegir-hi una clàusula en què s'hi notifiqués que actuava exclusivament de representant de l'entitat Santuario de Nuestra Señora de Nuria, i que cap responsabilitat ni acció derivades de l'execució dels contractes podia vincular-los al bisbat d'Urgell.⁷⁰⁹ No hem pogut esbrinar cap dada concreta de l'entitat Santuario de Nuestra Señora de Núria. Suposem que va ser fundada per esquivar la Junta de Obra del Santuario de Nuestra Señora de Nuria, en què també hi tenia veu l'Ajuntament de Queralbs, i acaparar la promoció del Santuari.⁷¹⁰ Resulta indiscutible que l'entitat Santuario de Nuestra Señora de Núria tenia personalitat jurídica, però considerem que, tot i ser coetànies, la seva funció no es comparable a la iniciativa dels abats de Montserrat, que ja hem conegut, amb la fundació de LARSA. Eren dues estratègies radicalment diferents. LARSA havia estat constituïda com una societat mercantil que va esdevenir una solució per a la gestió del patrimoni de la comunitat monàstica montserratina. Home hàbil, l'abat Marcet sabia transformar-la en una eina al servei dels negocis del monestir. Diferentment, l'entitat Santuario de Nuestra Señora de

⁷⁰⁸ Veure Apèndix 1: Imatges 35-36.

⁷⁰⁹ El notari Joaquim Dalmau Fiter la va redactar en aquests termes: «Todas las obligaciones dimanantes de la presente escritura, en cuanto al propio Santuario se refieren, deberán entenderse contraídas exclusivamente por la misma entidad, sin que, en consecuencia, puedan tales obligaciones afectar por concepto ni motivo alguno, los demás intereses de la Diócesis u Obispado de Urgel, aunque la representación de aquella entidad corresponda, como corresponde, al Señor Obispo de dicha Diócesis o quien le substituya.» L'escriptura ens fa notar, a més, que va ser a aquesta entitat a qui l'Estat va atorgar la muntanya d'Extremera, per Reial Ordre de 3 de maig de 1922. El juny del mateix any, el bisbe, en nom de l'entitat, havia sol·licitat de l'Estat la declaració d'utilitat pública de la muntanya d'assegurar-se les possibilitats de fer aprofitaments en el bé que acabava d'obtenir.

⁷¹⁰ AHG Delegació Provincial d'Agricultura (Estat) 643.

Núria es va presentar com una secció del bisbat d'Urgell —el bisbe Guitart n'era el titular— que servís per al foment de la pietat nurienca a través de l'atracció de visitants al Santuari —d'aquí que la seva única realització fos el projecte dels nous edificis del Santuari i la recerca de les fonts econòmiques per construir-los— però que renunciava a la gestió del negoci mercantil que necessàriament es derivava d'aquesta atracció, que cedia en exclusiva a la societat d'FMGP a través de dos contractes i encara uns altres que signaria amb posterioritat.

Hem avançat que el conveni entre FMGP i l'entitat Santuario de Nuestra Señora de Nuria es va formalitzar en dos protocols.⁷¹¹ En un s'hi consignaven les condicions que havien de regir la relació entre l'entitat i la Societat pel que fa a la construcció del ferrocarril i al previsible negoci turístic que s'hi associava, que en la seva formalització final contenien importants diferències amb els esborranys que havíem conegut, fruit del contrast de parers entre Josep Rogent i el bisbe Justí Guitart. En un segon protocol, s'hi estipulava les condicions d'allotjament al Santuari, quantitatives i qualitatives, sobre la base del projecte arquitectònic de Josep Danés Torras i la necessitat de fer-ne una ampliació i, previsiblement, de finançar-la.

Pel que fa a les clàusules contingudes en el primer protocol, no totes tenen significació per a l'objectiu d'aquest capítol. Algunes estipulen condicions formals per al funcionament ordinari de les instal·lacions, a Núria, del futur ferrocarril, però d'altres, que són les que tenen interès per a nosaltres, estableixen les condicions anhelades per FMGP per al foment del negoci amb els visitants. També, per al blindatge de la Vall de Núria d'una possible competència. Així, per al foment del negoci, el bisbe procedia a la concessió dels terrenys, de titularitat episcopal, necessaris per a la construcció de les estacions de Queralbs i de Núria, del ferrocarril Ribes-Núria. L'ocupació caldria que es fes, en el cas de l'estació terme a Núria, sense perjudici de la superfície que havia estat prevista en la R.O. de 3 de maig de 1922 per a la construcció del nou Santuari i les seves dependències i, sempre, en els terminis fixats per la concessió administrativa que l'Estat havia atorgat a FMGP. Els atorgants es comprometien, a més, en la construcció d'un funicular que hauria de partir del Santuari de Núria, tot i que el seu recorregut encara no havia estat definit, però que de ben segur havia de connectar l'estació de Núria amb l'hotel

⁷¹¹ Durant la tardor de 1931, un nou Consell d'Administració descobriria amb sorpresa que els tractes no s'havien fet amb el bisbat, sinó amb una entitat que ni coneixien ni reconeixien. FGC Fons FMGP [9008/01]

de muntanya.⁷¹² Conseqüentment, el bisbe d'Urgell concedia l'autorització, tan anhelada per FMGP, perquè s'emprengués la construcció d'un hotel de muntanya. Per no traïr el compromís de Guitart amb el ministre de Foment, «de no desnaturalitzar el caràcter sagrado del valle de Nuria», és a dir, per no deixar entrar ningú més en el negoci moral i turístic de la vall, pel qual havia estat concedida la Real Ordre de 3 de maig de 1922, l'establiment hauria de construir-se a dos-cents metres, com a mínim, del Santuari.⁷¹³ A propòsit de les diversions, la Societat concessionària també obtenia el dret d'instal·lar atraccions al voltant de l'estació de Núria, que el document expressava en una significativa comparació amb el Tibidabo.⁷¹⁴ Per tal de fixar l'exclusivitat del negoci a la vall, i estalviar-se la temuda competència de la carretera, la clàusula desena afirmava, amb tota claredat que el bisbe s'oposaria a la construcció de la carretera.⁷¹⁵ Una altra de les clàusules volia evitar, tot i que de manera subtil, el que FMGP considerava una amenaça: la conversió del Santuari en un lloc de repòs i salut. Josep Rogent coneixia perfectament des de l'experiència a la SAF que els sanatoris espantaven els turistes, i volia allunyar la possibilitat d'un conflicte d'interessos.⁷¹⁶

En línies generals, les clàusules del contracte traspuen l'expectativa que els impulsors de les iniciatives es presentaven, durant la primavera de 1928, a les portes d'un gran negoci. Per entendre el que en alguns moments podríem qualificar d'una concessió a l'eufòria, cal que tinguem en compte les condicions socioeconòmiques que hem presentat en els apartats precedents, a saber, la revolada especulativa del bienni 1927-29 a l'Estat espanyol, relacionada amb la promoció de grans obres públiques, l'embranchada

⁷¹² El contracte establia que «las representaciones del Señor Obispo de Urgel y de la Sociedad concesionaria deberán, de común acuerdo, determinar el emplazamiento de dicho funicular y las condiciones del mismo.» En: AHPB Notari Joaquim Dalmau Fiter. Núm 229, de 23 de maig de 1928

⁷¹³ Per assolir l'objectiu el text va adoptar la següent solució: «Si la Sociedad concesionaria considera necesaria algún día la construcción de un hotel para el mejor servicio del público y sin perjuicio de las hospederías del Santuario, el Señor Obispo de Urgel no podrá oponerse a que se construya dentro de los terrenos comprendidos en la zona determinada por la citada Real Orden de fecha tres de mayo de mil novecientos veinte y dos, a condición de que dicho hotel diste trescientos metros, por lo menos, del actual Santuario y de que en ningún tiempo se establezcan en el mismo hotel o en sus dependencias, diversiones que pugnen con los preceptos de nuestra Santa Religión.» En: AHPB Notari Joaquim Dalmau Fiter. Núm 229, de 23 de maig de 1928

⁷¹⁴ «Tampoco podrá oponerse [el bisbe d'Urgell] al establecimiento de atracciones anexas a la estación de dicho ferrocarril, a semejanza de las que existen cerca del Funicular del Tibidabo.» En : *Ibid.*

⁷¹⁵ «Queda obligado [el bisbe d'Urgell] a oponerse al establecimiento de otros medios de comunicación a la zona del Santuario de Nuria que puedan hacer competencia al mencionado ferrocarril, al también indicado funicular o a otros Ferrocarriles, funiculares, ascensores o medios de comunicación que establezca la Sociedad concesionaria.» En: *Ibid.*

⁷¹⁶ La clàusula s'expressava de la manera següent: «La hospedería del Santuario de Nuestra Señora de Nuria deberá no permitir a los visitantes del Santuario que permanezcan en aquella más de tres días consecutivos, si hubieran otros que solicitaran habitación.» En: *Ibid.*

i importància que semblava prendre el turisme local, internacional i religiós i, molt especialment, com es veurà en els arguments per a la construcció d'un hotel de muntanya, amb les aspiracions de sumar una destinació nacional al corrent del gran turisme internacional.⁷¹⁷ Les ambicions d'aquells homes, en la seva circumstància, poden ser copsades sense ambages en l'altre protocol, en què van acordar les dimensions i condicions dels pavellons del futur Santuari.

El procés de gestació del projecte arquitectònic del Santuari, per part de l'arquitecte Josep Danés Torras, ha estat estudiat per Joaquim M. Puigvert al capítol «Fer d'arquitecte al Pirineu», del llibre *Josep Danés. Noucentisme i regionalisme arquitectònics*. En el contracte entre FMGP i el bisbe d'Urgell s'hi copien literalment els abundants requisits previstos per als pavellons del Santuari. En la línia que hem exposat de la concepció moral de la muntanya es proposava la inclusió d'un «Museo del Pirineo de mineralogía, flora, fauna, antigüedades y etnografía». La inclusió d'un museu d'unes característiques semblants, al Santuari, cal entendre-la en el marc de l'oposició frontal que l'església catòlica feia en aquells anys a les teories darwinistes, contra les quals va decidir oposar-hi informació i formació, d'aquí que a Núria prenguéss la forma d'un museu, perquè els visitants poguessin fer-se ells mateixos el seu propi judici. Sobre aquesta relació dialèctica i la importància que per a ella van tenir Jaume Almera Comas i Norbert Font Sagué n'ha parlat àmpliament Jordi Bohigas⁷¹⁸ i Francesc Roma.⁷¹⁹ Al mateix document, qüestió més decisiva, l'arquitecte xifrava la capacitat de l'hostatgeria del Santuari en 1.250 places.⁷²⁰

⁷¹⁷ Cal fer notar que l'objectiu era fruit d'un context i que, per aquest motiu, altres llocs de l'Estat espanyol van perseguir objectius semblants. Per exemple, la burgesia de Màlaga va decidir convertir la ciutat en una estació balneària internacional, per la qual cosa va moure fils, a partir de 1921, i el 1924 va aconseguir que Alfons XIII situés l'arquitecte Eduardo Guerrero Strachan al capdavant de l'Ajuntament. Guerrero Strachan va impulsar un programa de reformes urbanístiques i arquitectòniques adreçades a assolir la finalitat estipulada que, com els projectes d'FMGP, van ser aturats per la crisi econòmica internacional, el 1930. Veure: CARMONA RODRÍGUEZ, J. (2015). [Tesi doctoral] *Fernando Guerrero Strachan, de la arquitectura nacional al regionalismo*, Universidad de Málaga.

⁷¹⁸ BOHIGAS MAINEGRE, J. (2011). [Tesi doctoral] *Per Déu i per la Ciència. L'Església i la ciència a la Catalunya de la Restauració (1874-1923)*. Universitat de Girona.

⁷¹⁹ ROMA CASANOVAS, F. (2004). *Del Paradís a la Nació. La muntanya a Catalunya. Segles XV-XX*. Cossetània, p. 75-77.

⁷²⁰ «El conjunto de lo especificado comprende lo necesario para pernoctar 1.250 personas, con un mínimo de 1.150 camas, sin perjuicio de las de los edificios anexos. Como clasificación general puede establecerse 750 dormitorios de 3ª, 350 dormitorios de 2ª y 150 dormitorios de 1ª. Además de lo expuesto comprende el proyecto un suficiente número de escaleras, pasos, WC, baños, dependencias de aseo, depósitos de muebles y de mantelerías convenientemente repartidos.» En: AHPB Notari Joaquim Dalmau Fiter. Núm 229, de 23 de maig de 1928

Tanmateix, la capacitat de pernoctació prevista en el programa de l'arquitecte Josep Danés apareixia als ulls dels homes d'FMGP completament insuficient. Josep Rogent li ho havia expressat amb claredat al bisbe Guitart durant les negociacions prèvies a la redacció del conveni:

Ara que veiem el plan del Sr. Danés degudament desenrotllat es veu que va ser fet no pensant amb el carril i a les hores estava bé pero ara una capacitat de 1.250 persones es notoriament insuficient. Penso que no es somniar preveure peregrinacions de dos mil i més persones a Nuria i es fácil, además, que en dies de grans festivitats durant el bon temps es reuneixin allí aglomeracions considerables. Per aixó considero que la capacitat mínima del Santuari ha de ser al menys de dos mil persones allotjades comodament, que es la capacitat actual de Montserrat i resulta notoriament insuficient. Li acompaño com adició lo convingut pels Srs. Fenech i Danés una base referent a la construcció de dos pabellons capassos per quatrecentes persones cada un.⁷²¹

Per conseqüència, el document recollia la necessitat prevista d'una ampliació, amb una fórmula que comprometia l'entitat Santuario de Nuestra Señora de Nùria a emprendre-la després que hi hagués arribat el ferrocarril.⁷²² Amb tot, si Guitart es va avenir a signar una clàusula semblant va ser perquè FMGP, en la clàusula següent, es comprometia a promoure i finançar les dites ampliacions en el cas que el bisbe d'Urgell comunicés per escrit, abans de seixanta dies comptats a partir de la data en què s'inaugurés el ferrocarril, que no podia fer front al cost de les obres.⁷²³ Una redacció final que refredava notablement les manifestacions que Rogent havia fet unes setmanes abans al bisbe Justí Guitart i a l'administrador de Nùria, Antoni Bataller, que en els esborranys del conveni presentava una aportació econòmica directa per a la construcció del Santuari que ascendia a cinc-centes mil pessetes (Taula 52).

⁷²¹ Correspondència entre Josep Rogent Pedrosa i el bisbe d'Urgell, Justí Guitart Vilardebó, de 14 de març de 1928. FGC Fons FMGP [4009/02]

⁷²² «Además de los edificios a que se refiere el proyecto transcrito en el pacto anterior [com hem dit, a les pàgines del contracte s'hi ha copiat literalment la memòria del projecte de Danés que, a més, el rubrica], el Señor Obispo de Urgel (con las salvedades y excepciones que se consignarán en el pacto tercero [que veurem més endavant]), obliga asimismo a la entidad Santuario de Nuestra Señora de Nuria a construir dos pabellones adicionales de carácter análogo a los que se indican en dicho proyecto [de Josep Danés], capaces para albergar cómodamente cuatrocientas persona cada uno, debiendo quedar terminados y entrar en servicio, uno de ellos, en el término de dos años, y el otro dentro de cuatro años [1932], ambos a contar desde el día en que se inaugure oficialmente el referido ferrocarril [Ribes-Núria].» En: AHPB Notari Joaquim Dalmau Fiter. Núm 229, de 23 de maig de 1928

⁷²³ «De no haber la primera [l'entitat Santuario de Nuestra Señora de Nuria] podido reunir fondos o recursos suficientes para realizar las construcciones a que se refiere la parte anterior, podrá la última, o sea la Sociedad de Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes construirlos a sus costas [...] deberá una vez terminados los edificios que construya concederlos en arrendamiento a la entidad Santuario de Nuestra Señora de Nuria, que desde ahora se obliga a aceptar y en su nombre el Señor Obispo de Urgel, o quien lo substituya, por el tiempo que tarde en realizarse la amortización que inmediatamente se indicará.» En: *Ibid.*

Taula 52. Calendari de conclusió dels pavellons del Santuari de Núria, previst en el contracte de 23 de maig de 1928.

Edifici	Fonaments	Coronament	Instal·lacions
Edifici A,	1923	1928	1929
Edifici B,	1928	1929	1929
Edifici C,	1928	1929	1930
Edifici D,	1929	1930	1930
Edifici E,	1930	1931	1931
Edifici F,	1931	1932	1932

Font: AHPB Notari Joaquim Dalmau Fiter. Núm 229, de 23 de maig de 1928.

Naturalment, el tracte definitiu deixava veure el que havíem intuït anteriorment, el fet que no tots els consellers d'FMGP compartien l'entusiasme nurienc de Rogent i que, pel fet que representaven les corporacions financeres, volien assegurar en primer lloc la rendibilitat del negoci per damunt de qualsevol altra consideració. Amb tot, la possibilitat de finançar els pavellons es mantenia oberta i ben aviat caldria posar-la en acció.

Amb els convenis signats pel bisbe d'Urgell i els diners de l'ampliació de capital a la butxaca, la Societat podia apressar-se a iniciar les obres de construcció del ferrocarril, que preveia tenir concloses l'estiu de 1930. Un emocionat Josep Rogent escrivia a mossèn Antoni Bataller que, «després del calvari d'aquests últims anys hem sembla un somni la situació actual i suposo que a V. deu passar el mateix». Bataller, responia:

Gràcies al seu interès, activitat i diplomàcia podem cantar alleluja i cridar Visca Nuria; al que de justícia hi afegeixo: Visca el Sr. Rogent molts anys protegit per la Ilma. Verge del Pirineu. Les obres [del Santuari] de Nuria començaran tal com vosté desitja.⁷²⁴

Ben aviat, però, Rogent devia descobrir que la capacitat de l'entitat Santuario de Nuestra Señora de Núria per accelerar el ritme de les obres de construcció del Santuari i complir, així, amb la condició del contracte de tenir-lo completament edificat per a l'arribada del ferrocarril —entre 1923 i 1928 només havia construït un pavelló dels sis que constava el projecte de l'arquitecte Danés— era completament il·lusòria.⁷²⁵

No tenim cap notícia concreta de la marxa de les obres al Santuari durant la tardor de 1928.⁷²⁶ El fet és que durant l'estiu de 1929 es va fer evident que les obres no

⁷²⁴ Correspondència entre Josep Rogent Pedrosa i Antoni Bataller Tarrés, administrador del Santuari de Núria, de 7 de maig de 1928. FGC Fons FMGP [4009/02]

⁷²⁵ El contracte recollia la situació dels treballs: «En la actualidad está ya construido el edificio A (Sant Josep) y están hechas las fundaciones del edificio B».

⁷²⁶ Tot sembla indicar que l'estiu de 1923 va posar-se la primera pedra de les obres. Del 1er de juny a mitjans d'octubre de 1924 es va fer l'edifici A, sense que s'hi fessin les instal·lacions, i es va iniciar l'edifici

avançaven per falta de diners. La situació devia ser prou greu perquè Josep Rogent prengué la determinació, contravenint el contracte de 23 de maig de 1928 i sense informar el Consell d'Administració d'FMGP —no els ho comunicaria fins la sessió de 20 de desembre de 1929— d'avançar fortes sumes de diner al bisbe Guitart perquè la construcció del Santuari, que era responsabilitat exclusiva de l'entitat Santuario de Nuestra Señora de Nuria, no quedés aturada i en resultés un perjudici per a l'economia del previst ferrocarril. Així, el dia 11 d'octubre Rogent escrivia al bisbe Guitart:

Estimat Sr. Bisbe. Aquest dematí s'ha fet l'ingrés de les 50.000 pessetes al conte de V. Iltrma. al Banc Comercial de Barcelona per a les obres de Núria. Les altres 50.000 pessetes podrem entregarlis dilluns o dimarts pròxims i li estimaré em digui concretament com hem de fer l'entrega a Ripoll.⁷²⁷

En relació als dos pagaments, va aflorar la condició confusa del beneficiari, a ulls de la Societat, pel fet que la voluntat del bisbe de marcar la diferència entre el bisbat d'Urgell i l'entitat Santuario de Nuestra Señora de Nuria, va fer que els diners li fossin lliurats a ell personalment. Guitart escriuria a Rogent per aclarir els termes i, amb els aclariments, denotaria el neguit per l'escassetat de capital:

[...] Per aquesta vegada, com tenim pagaments d'importància que fer a Barcelona, vaig demanar a Vs. que m'ingressés 50.000 al compte de Barcelona. Ja em donaré bona manya de que aquestes últimes surtin aviat; perquè no m'agrada tenir barrejats els meus diners amb els del Bisbat.⁷²⁸

Després d'aquests dos pagaments se'n devien haver fet uns altres, fins a totalitzar la suma de dues-centes mil pessetes, com va informar Josep Rogent al Consell d'Administració d'FMGP el 20 de desembre de 1929, que no va aprovar sinó que només va donar-se'n per assabentat. Però les necessitats econòmiques del bisbe en la construcció dels pavellons de Núria no cessaven. El 19 de juliol de 1930 tornava a escriure a Rogent

B. Els estius següents fins l'entrada del diner d'FMGP les obres devien quedar aturades per falta de diners. El periodista republica Jesús Pinilla entrevistaria a mossèn Anton Bataller, que a la pregunta de si les presses en les obres, l'estiu de 1924, «sea exigència del capital, que quisiera asegurar el contingente numeroso de expedicionarios», en una clara referència als interessos d'FMGP, Bataller responia «sin funicular no sobrarian tampoco esos dos pabellones. Bien se necesitan para cobijar cómodamente a los que vienen a visitar a la Virgen [...] Creo que será pronto un hecho la realización del funicular y que aquí encontrarán su premio los capitales invertidos». Font: PINILLA FORNELL, JESUS, «Un par de días en el Santuario de Nuria», *Barcelona-Atracción, Año XV*, febrero de 1925, p. 16-22

⁷²⁷ Correspondència entre Josep Rogent Pedrosa i el bisbe d'Urgell Justí Guitart Vilardebó, d'11 d'octubre de 1929. FGC Fons FMGP [4009/02]

⁷²⁸ *Correspondència entre Josep Rogent Pedrosa i el bisbe d'Urgell Justí Guitart Vilardebó*, de 12 d'octubre de 1929. FGC Fons FMGP [4009/02]

per demanar-li diners. Després de referir-se als interessos d'algun altre avançament del qual no hem pogut obtenir notícia, li comunicava que «probablement dintre de poch necessitarem una altra partida, perquè enguany la recaudació és molt migrada.»⁷²⁹

La situació financera de l'entitat Santuario de Nuestra Señora de Nuria es feia més precària a mesura que el bon temps permetia la intensificació de les obres de construcció. La confessió del bisbe demostrava, a més, que l'entitat no tenia més ingressos que els que procedien de l'hostatgeria del Santuari i que ni de bon tros eren suficients per suportar els costos de la construcció. La debilitat de l'entitat per assolir l'objectiu de finançar les obres del nou Santuari ens pot fer suposar que les xifres de 25.000 visitants anuals amb què el bisbe Guitart i Josep Rogent havien justificat l'oportunitat de l'empresa des del 1925 havien amagat que es referien a les gents de la comarca, caracteritzades per unes possibilitats de despesa turística francament escasses. Perquè per a l'expectativa del negoci d'aquell número encara calia descomptar-ne gairebé la meitat, els que segons mossèn Anton Bataller procedien del Ripollès, la Cerdanya, el Conflent i el Vallespir. El nombre dels que pujaven a Núria per Ribes era d'uns deu mil.⁷³⁰

A finals d'agost de 1930, el bisbe d'Urgell tornava a adreçar-se a Josep Rogent per comunicar-li que al Santuari s'hi treballava de valent, amb no menys de noranta persones ocupades «entre paletes, manobres i bracers», i li descrivia l'evolució dels treballs. Guitart afirmava que els interiors de la casa de Sant Josep,⁷³¹ l'única edificada abans de la signatura del conveni, tenia molt avançada l'obra interior, i que la de Sant Antoni era a punt d'acabar-se, tot i la complicació que comportava el fet que acollís els menjadors, la cuina i el cafè.⁷³² També s'havia treballat en la nova central elèctrica que havia de proporcionar llum i força a les futures instal·lacions. Ara bé, per prosseguir calien encara més diners i el bisbe li preguntava a Rogent fins on podria finançar-lo:

⁷²⁹ *Correspondència entre Josep Rogent Pedrosa i el bisbe d'Urgell Justí Guitart Vilardebó*, de 19 de juliol de 1930. FGC Fons FMGP [4009/02]

⁷³⁰ PINILLA FORNELL, JESUS, «Un par de días en el Santuario de Nuria», *Barcelona-Atracción*, Año XV, febrero de 1925, p. 16-22

⁷³¹ En algun moment devien canviar el nom a les cases, o es tracta d'un error, perquè després paralaran de la Casa de Sant Justí. En un altre plànol, de Josep Danés i datat el 5 de maig de 1931, els noms de les cases apareixen marcats en un ordre que ens sembla el correcte.

⁷³² Els fonaments de la casa de Sant Antoni s'havien fet durant l'estiu de 1926, tot i que per l'estiu de 1928 no s'havia aixecat cap paret. Mossèn Antoni Bataller, administrador de Núria, escrivia a Josep Rogent que «la seva pietosa i patriòtica obra que al ensemps no dubto serà ben remuneradora per lo que he pogut veure i trobar durant anys d'administració amb pèssims mitjans». Font: *Carta d'Antoni Bataller, administrador del Santuari de Núria a Josep Rogent Pedrosa*, de 4 de maig de 1928. FGC Fons FMGP [4009/02]

Hem fet càlculs amb Mn. Antón [Bataller] i el encarregat de les obres —el famós Domingo⁷³³, que és una alhaja— i m'espervera la suma de pessetes que es necessiten per tirar endavant amb aquesta empena. I no és encara la part dels paletes lo que més em preocupa; sinó les mocegadas que donen les instal·lacions, sobretot la calefacció, i el mobiliari de les noves cases.⁷³⁴

Les despeses del que quedava per fer durant la tardor de 1930, per complir amb el calendari de la construcció, les calculava en 350.000 pessetes, per la qual cosa Guitart demanava a Rogent:

Desitjaria, doncs, que em digués vostè fins a quina quantitat podrà deixar-nos la Societat, per tal d'aplicar a les nostres obres un freno [subratllat en l'original] més o menys ràpid segons sia menester.⁷³⁵

La demanda episcopal posava definitivament en clar que l'entitat Santuario de Nuestra Señora de Nuria fiava a FMGP el finançament de les obres de construcció dels pavellons del Santuari. Per aquest motiu el bisbe d'Urgell reclamava amb urgència a Rogent l'abonament de 50.000 pessetes, i unes altres 50.000 una mica més endavant, perquè «amb aqueix total [100.000 ptes.] podrem seguir treballant fins a mig octubre». D'obtenir aquests primers diners, el bisbe assegurava que tindria enllestida la Casa de Sant Justí, es podria enllestir la instal·lació de calefacció a la Casa de Sant Antoni —tot i que, com en la de Sant Justí, es renunciava a muntar la desitjada caldera de gas-oil per l'elevat cost de la màquina—, s'instal·laria el llum elèctric a la Casa de Sant Josep, que quedaria sense aigua corrent ni calefacció, i la de Sant Gil quedaria «mitja casa acabada».⁷³⁶ A més, Guitart exposava al Conseller delegat d'FMGP l'aparició d'algunes contrarietats amb els usos de l'aigua a la Vall, que podien perjudicar seriosament la posada en funcionament de la central elèctrica del Santuari, per la qual cosa sol·licitava la seva

⁷³³ Fan referència a Domènec Roqué. Veure: *Petrària*, 29 de març de 1931, p. 4

⁷³⁴ *Correspondència entre Josep Rogent Pedrosa i el bisbe d'Urgell, Justí Guitart Vilardebó*, de 25 d'agost de 1930. FGC Fons FMGP [4009/02]

⁷³⁵ *Ibid.*

⁷³⁶ Guitart assegurava a Rogent, el 15 d'agost, que amb les 350.000 pessetes que li demanava podria enllestir, per a finals d'octubre, la Casa de Sant Justí “ben acabada”, la de Sant Antoni, amb instal·lacions però sense calefacció, la de Sant Josep, sense aigua ni calefacció i la de Sant Gil, amb la casa a mig construir. Font: *Correspondència...* FGC Fons FMGP [4009/04]; «A la mañana siguiente, oímos misa en el Santuario del Pirineo, a 2.000 metros de altura, y visitamos detenidamente las nuevas Construcciones, que van a continuarse rapidísimamente hasta tener capacidad para 2.000 visitantes. Este invierno según nos aseguran quedará dotado de calefacción el pabellón de J. Justino, y en él se instalarán de un modo provisional, un comedor y un café, para que los visitantes tengan todos los servicios en un solo pabellón.» *Una visita a las obras del ferrocarril eléctrico Ribas Caralps Nuria*. Estiu, Document mecanografiat. 1930. FGC Fons FMGP [11003/08]

intercessió perquè «si quan arribi la gentada amb tren no podem tenir la nova central en marxa, haurem d'estar a les fosques».⁷³⁷

La resposta de Josep Rogent a les preocupacions econòmiques del bisbe no devien ser les que aquest esperava. Durant l'estiu de 1930 les obres de construcció del ferrocarril havien pres, ho veurem en la quarta part, la intensitat necessària per dur-les a la seva conclusió satisfactòria, però també havien entrat en una espiral creixent de despesa que les allunyava definitivament de les previsions pressupostàries. Les tensions de tresoreria que provocaven ambdós factors en la caixa d'FMGP repercutien directament en les possibilitats de prosseguir amb el finançament del Santuari, en la mesura que hauria volgut Rogent, que havia de rebaixar expectatives. Amb tot, no podia permetre que el bisbe hagués de posar *el freno* i amb aquesta voluntat, li va escriure que

malgrat això i fent un esforç molt gran avui li faig ingressar al Banc Comercial de Barcelona al compte de V.E., vinticin mil pessetes (25.000 Ptes.) i les altres vinticin mil s'ingresaran la setmana entrant. No dubti V.E. de la bona voluntat de complaurel i penso que també podré ferho per a l'altre partida de 50.000 pesetes que demana per avans del 1 d'Octubre.⁷³⁸

Sobre aquests diners, el bisbe Guitart es va apressar a respondre que

les pessetes girades varen bastar de moment per a fer un pago de importància, que tenia convingut per al dia 4. Lo demés ho anirem esgraonant. Ja sap V. que a mi no em fa massa gràcia demanarli diners; perquè els interessos van arribant ja al límit màxim que ens permeten les actuals possibilitats. Però... [els punts suspensius en l'original] és qüestió de que entre tots fem ara un cop de coll, en la confiança de que dintre de poch mesos en començarem a treure profit.⁷³⁹

No tenim cap constància que Josep Rogent fes arribar les altres 50.000 pessetes. El fons documental no conté més correspondència creuada entre el bisbe Justí Guitart i Josep Rogent, després del mes de setembre. Hem vist en la segona part que la situació econòmica d'FMGP en aquesta etapa era caòtica la qual cosa comprometia el transvasament de diners. Suposem, doncs, que passat l'hivern de 1931 les obres als

⁷³⁷ Per a les citacions del paràgraf: *Correspondència entre Josep Rogent Pedrosa i el bisbe d'Urgell, Justí Guitart Vilardebó*, de 25 d'agost de 1930. FGC Fons FMGP [4009/02]

⁷³⁸ *Correspondència entre Josep Rogent Pedrosa i el bisbe d'Urgell, Justí Guitart Vilardebó*, de 6 de setembre de 1930. FGC Fons FMGP [4009/02]

⁷³⁹ *Correspondència entre Josep Rogent Pedrosa i el bisbe d'Urgell, Justí Guitart Vilardebó*, de 10 de setembre de 1930. FGC Fons FMGP [4009/02]

pavellons del Santuari no es devien tornar a emprendre.⁷⁴⁰ Quan pel març el ferrocarril va arribar a Núria els pavellons no presentaven les condicions estipulades en el contracte de 1928, per la qual cosa el Consell d'Administració d'FMGP va autoritzar el 27 de maig de 1931, el seu conseller delegat, Josep Rogent, perquè

en vista de que el Excmo. e Ilmo. Sr. Obispo de la Seo de Urgel no realiza las obras en el Santuario de Nuria a que se comprometió en escritura pública, le dirija atenta carta recordándole sus obligaciones contractuales y requiriéndole para que dé cumplimiento a las mismas.⁷⁴¹

La posició de Rogent en aquells dies era molt compromesa. La necessitat de disposar dels pavellons acabats es presentava més urgent que mai, perquè les possibilitats de tirar endavant la construcció de l'hotel de muntanya havien girat radicalment i s'havien esvaït, juntament amb la situació política i econòmica que havien afavorit el seu projecte. La realitat era que la Societat havia complert el compromís de posar en marxa el tren i que a Núria no hi havia trobat les condicions que havia pactat amb el bisbe Justí Guitart el 1928. Ja hem conegut les coces que Damià Mateu va etzibar a Rogent per aquest particular. Abans de concloure la descripció de la construcció del Santuari, ens cal tornar enrere en el temps per recórrer la fulgurant, i fallida, proposta de hotel de muntanya i l'adaptació final que se'n va haver de fer en els pavellons del Santuari.

L'hotel de muntanya havia estat un dels pilars amb què FMGP havia fonamentat el seu projecte de negoci a Núria. Ho hem reconegut en la correspondència entre Josep Rogent i el bisbe Justí Guitart. Avancem, a més, perquè la informació l'ampliarem més

⁷⁴⁰ Les dificultats econòmiques de Rogent, per satisfer els préstecs al bisbe Guitart, devien provocar una falta de liquiditat al Santuari i, de retruc, l'impagament de les obres al contractista Pere Guillaumet Viñas. Guillaumet, que també havia estat president de la Lliga Catalana a Ribes de Freser, regidor i ex jutge de pau, va morir el 14 de desembre de 1934. Abans, havia instituït un debitori a l'entitat Santuario de Núria, però a partir de 1932 aquesta no va poder fer front a causa de la crisi de visitants que patia. En conseqüència, els hereus de Guillaumet van amenaçar el Santuari amb demandar-lo, per la qual cosa el seu administrador, Antoni Bataller va escriure el 29 de juliol de 1935 a l'advocat Santiago Masó Valentí per demanar-li assessorament. Bataller explicava que «al contractista de les obres del Santuari, D. Pere Guillaumet A.C.S., va realitzar-les totes, les darrerament fetes li foren pagades totes amb escrupolosa puntualitat, fins a la quantitat de ben a la vora de mig milió de pessetes. Al finalitzar les obres i coincidint amb la crisi de l'any 1932, se li devien pts. 42.618,70. El Sr. Guillaumet que, a més a més d'un bon Nurienc, era molt considerat, tingué en compte dues coses, primera, que ell havia guanyat moltes pessetes a Núria, ja que 500.000 solen deixar un bon marge per a tot contractista i, segona, que el Santuari havia entrat en una època de migrats ingressos i que, per tant, no podia pagar-li el saldo que quedava amb la rapidesa que l'Administració de Núria volia [...]». Font: AMG Fons Santiago Masó Valentí. Contenciosos. Reg. 19876

⁷⁴¹ Com veurem més endavant, l'amenaça provenia de Damià Mateu que, a més, l'havia pres amb Josep Rogent durant el Consell d'Administració de 27 de maig de 1931, a causa de les desviacions pressupostàries. Font: *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 27 de maig de 1931. FGC Fons FMGP 9008/01]

endavant, l'advertiment que Roman Abt havia fet a Rogent el 1925 sobre l'excessiva distància de Núria amb Barcelona que diluïa l'afluència de viatgers, la qual cosa feia indispensable, si es volia amortitzar la construcció del ferrocarril, d'emprendre-hi algun tipus de negoci immobiliari. Quan es va tancar la porta a la construcció i venda de xalets al voltant del Santuari,⁷⁴² la Societat va publicitar l'hotel en tots els comunicats de premsa quan havia parlat de Núria, a partir de 1927. Apareixia en els anuncis que va inserir a la premsa amb motiu de l'ampliació de capital i en va parlar, també, el dia en què van ser inaugurades les obres de construcció de la línia. Fins i tot, s'hi havia referit el general Emilio Barrera, capità general de Catalunya, amb motiu de la visita que va fer a les obres de construcció del cremallera, l'11 de novembre de 1929.⁷⁴³

La materialització del projecte de l'hotel de muntanya, l'emplaçament definitiu del qual havia de ser el Pla dels Eugassers,⁷⁴⁴ i al qual s'hi accediria a través d'un funicular que arrencaria de la punta de l'andana de l'estació de Núria i que tindria la finalització al Coll de Finestrelles,⁷⁴⁵ requeria de l'aprovació del Consell d'Administració. La hi va donar durant la sessió del 20 de desembre de 1929. Hem de pressuposar que havia obtingut —o gestionava— la preceptiva autorització administrativa. La seva construcció hauria d'emprendre's immediatament iniciada l'explotació comercial del ferrocarril, l'estiu de 1931, el qual faria possible el transport dels materials de construcció sense haver de repetir el calvari de fer-ho a força de braços o a llocs d'animals i abaratiria, òbviament,

⁷⁴² Una possibilitat que sembla que es va revifar quan, a partir de 1932, la Vall de Núria va tornar a mans del municipi de Queralbs. Llavors, un metge barcelonès, Carles Maturana, va demanar a l'Ajuntament de Queralbs el permís per construir un xalet «d'estil anglès, petit però confortable» en les immediacions del Santuari. Font: Ajuntament de Queralbs. Arxiu, Correspondència 1932.

⁷⁴³ La premsa recolliria les declaracions del militar: «Después del almuerzo ofrecido en Ribas por la Sociedad, el gerente de la misma, señor Rogent, mostró al capitán general los planos del magnífico hotel de montaña, que dotado del máximo confort moderno, piensa construir aquella en las inmediaciones del Santuario de Nuestra Señora de Nuria, con lo que se convertirá dicho valle en un gran centro de turismo internacional, de excepcionales condiciones para los deportes de invierno. El general Barrera repitió una vez más antes de partir su más calurosa felicitación y su formal promesa de efectuar una nueva visita a las obras en la primavera próxima, así como de asistir a la inauguración de dicho hotel, que indicó debería hacerse con toda solemnidad ya que su realización ha de poner muy alto el nombre de Cataluña ante España y el gran turismo internacional.» En: *La Vanguardia Española*, 11 de noviembre de 1929, 28. Com en altres ocasions, la informació havia estat redactada per una agència, probablement la Colubí. Altres diaris de Barcelona van publicar-la, si fa o no fa, amb una redacció semblant (*El Diluvio, La Publicitat, La Veu de Catalunya*).

⁷⁴⁴ Una llibreta taquimètrica, datada el 12 de desembre de 1929, que es conserva al Fons documental, convida a pensar que l'hotel es pretenia construir al Pla dels Eugassers. Font: *Instal·lacions fixes. Llibreta taquimètrica «Hoteles»*, FGC Fons FMGP [1006/03]

⁷⁴⁵ El croquis del 1929 és molt esquemàtic. Tot indica que el funicular hauria d'assolir, més enllà de l'hotel, que era en la cota 2.240 m., el final en la cota 2.615 m. Font: *Instal·lacions fixes*. FGC Fons FMGP [1004/02]

els costos.⁷⁴⁶ Així doncs, el 1929 el Consell d'Administració d'FMGP disposava de les baules necessàries per fer-lo realitat: una expectativa de finançament i un projecte arquitectònic.

L'expectativa de finançament es fonamentava en la sol·licitud que la Societat havia fet al Patronato Nacional de Turismo (PNT) de «la garantía del cinco por ciento de interés durante un plazo de veinte años».⁷⁴⁷ En la sol·licitud, Rogent escrivia el 31 de gener de 1931, directament al comte de Cibera, president del PNT, que la rendibilitat de la inversió a Núria estava assegurada.⁷⁴⁸ També li trametia els plànols i li expressava el pressupost de l'obra, que va ser comptat per Pallás y Gamandé. La suma total ascendia a 2.831.850,15 pessetes.⁷⁴⁹

La documentació que hem pogut consultar no permet esbrinar el motiu pel qual no es va emprendre la construcció de l'hotel. Potser es va deure a una negativa del PNT a prestar la garantia d'interès. En la frustració d'uns projectes semblants a aquests s'evidenciava que els diners per finançar els projectes del PNT arribarien amb comptagotes, per l'oposició de les companyies ferroviàries a fer efectiu el pagament de l'impost que havia de finançar l'organisme turístic.⁷⁵⁰ De tota manera, és una possibilitat que podem qüestionar per la capacitat d'influència dels consellers d'FMGP, i de les entitats financeres que representaven, en els mecanismes polítics del règim primoriverista. Una altra possibilitat, aquesta molt més plausible, consistiria en què van

⁷⁴⁶ «La Sociedad constructora del ferrocarril va a empezar a construir el verano próximo un confortable hotel con capacidad para 150 camas, a unos 400 metros del Santuario y algo más elevado que éste.» Font: *Una visita a las obras del ferrocarril eléctrico Ribas Caralps Nuria*. Estiu, 1930. FGC Fons FMGP [1103/08]

⁷⁴⁷ Hem de suposar que per a la construcció de l'hotel de muntanya la Societat preveia una nova ampliació de capital o la creació d'una nova societat. Font: *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 20 de desembre de 1929. FGC Fons FMGP [9008/01]

⁷⁴⁸ Del contingut de la carta destaquem el paràgraf següent: «Es indudable Excmo. Señor, que el atractivo que indiscutiblemente tiene el valle de Nuria, con sus leyendas y tradiciones mantenidas por la fé religiosa del pueblo; la majestad del imponente macizo pirenaico que coronan dicho valle, y la afición a los deportes de Montaña, llevaran por el cómodo medio de locomoción que proporcionará el ferrocarril un contingente de visitantes, diez veces mayor que ahora anualmente acude a dicho Santuario. [...] Es indiscutible el interés turístico que el hotel de nueva planta que intenta construir la Sociedad de Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes, tendrá toda vez que el valle de Núria será el punto de reunión de todos los aficionados al deporte de la nieve y el punto de partida para las excursiones por el Pirineo Oriental.» En: *Certificaciones, 1931*. FGC Fons FMGP [7004/03].

⁷⁴⁹ El pressupost l'hem localitzat en una altra carpeta del fons: *Presupuesto para la construcción de un Hotel a doscientos metros sobre el Valle de Nuria según planos y memoria presentados* (Datat el 7 de gener de 1931). FGC Fons FMGP [3005/01]

⁷⁵⁰ Com explica Ana Moreno, el comte de Cibera demanava l'estiu de 1931, urgentment, al Consell de Ministres, que transferís fons al PNT per poder fer front a les obligacions que havia contret. MORENO GARRIDO, A. (2010). «El Patronato Nacional de Turismo (1928-1932). Balance económico de una política turística», *Investigaciones de Historia Económica*, p. 103-134.

adonar-se que el mercat havia deixat d'oferir les condicions necessàries per a l'ampliació de capital que la Societat requeriria obligatòriament per a la construcció de l'hotel. Tan és així que considerem que la crisi internacional —econòmica i social— havia escampat presagis prou funestos per fer-los abandonar tota esperança de negoci relacionat amb l'atracció del turisme internacional, després que la Societat notava en els seus comptes de 1930 una forta davallada de passatgers en el negoci a Montserrat que, com observaven correctament els seus gestors, no es devia només a la competència que els feia el transport per carretera.⁷⁵¹

Amb tot, quan la iniciativa va ser avortada havia assolit un grau de maduresa remarcable. El projecte arquitectònic existia, estava datat el 1929 i havia estat revisat i ampliat el 1930. Es devia a l'arquitecte Raimon Duran Reynals, el qual també havia projectat les estacions de Ribes-Enllaç, Ribes-Vila i Queralbs, per encàrrec de Rogent. La connexió estilística entre les estacions i l'hotel eren del tot evidents perquè, assegurava Duran, «nada nuevo pretendemos introducir en cuanto a ese empleo y uso de materiales».⁷⁵² Malgrat l'afirmació de l'arquitecte la tradició en què beu el projecte de l'edifici de l'hotel, la mateixa que la de les estacions de la línia del ferrocarril, havia pres forma en un altre lloc, al centre d'Europa, i irradiat per instal·lar-se en totes les serralades del planeta. També, naturalment, al Pirineu. Per aquest motiu no amagava que la disposició general de l'edifici s'inspirava en la de l'hotel de Superbagnères, a Luchon, al Pirineu francès.⁷⁵³ Per tant, la proposta de Duran s'homologava a tantes altres conegudes pel públic al qual estava destinada, per la qual cosa podia reconèixer-la amb facilitat i representar, així, als seus ulls, una forma amable que garantia la domesticació d'un entorn

⁷⁵¹ En el Consell d'Administració de 26 de gener de 1931, Josep Rogent va fer una clara referència a la crisi econòmica internacional, per justificar que els viatgers anaven a la baixa a Montserrat, no només en el ferrocarril, que competia amb la carretera i amb l'Aeri, sinó al funicular de Sant Joan, que no tenia cap competència. Font: *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 26 de gener de 1931. FGC Fons FMGP [9008/01]

⁷⁵² Duran prosseguia: «Empleamos los materiales usados en el país. De piedra vista y desbastada los entrepaños de paredes y pizarra del país las cubiertas, y madera de castaño las paredes, son los elementos que a nuestro entender nos ofrecen mayores garantías de economía, solidez y belleza. [...] En cuanto al estilo, no nos hemos movido de la tradición y las típicas construcciones rurales de la comarca. Este es a nuestro entender el estudio más acertado que podemos seguir y que hemos procurado desarrollar con la mejor voluntad.» En: *Anteproyecto de un hotel sobre el Santuario de Nuestra Señora de Nuria, Pirineos Catalanes. Memoria y presupuesto, 1929*. Signat per Raimon Duran i Reynals. FGC Fons FMGP [3011/05]

⁷⁵³ El fotògraf Joan Xicart va recollir en un reportatge fotogràfic l'hotel de Bagnères i els seus entorns plens d'esquiadors, el 1923. Sense cap mena de dubte les imatges reflecteixen el que FMGP volia per a l'hotel de Finestrelles i que va motivar l'encàrrec a Duran i Reynals. Les imatges de Xicart a: DOMÈNECH CASADEVALL, G I GIL VILÀ, R. (2004). *Fotografiant cims i ciutats. Joan Xicart (1878-1954)*. COAC Girona, p. 94-97.

salvatge. El resultat era un edifici un tant estereotipat, com ho eren uns altres ja construïts als cims de les serralades europees i americanes i que, en aquest cas particular, replicava els trets distintius de l'arquitectura regionalista, que desenvolupava simultàniament en els projectes de les estacions del ferrocarril cremallera, i hi afegia una esvelta torratxa que mostrava una gran similitud amb les torres venecianes de la Plaça d'Espanya de Barcelona.

Per a la disposició de l'edifici, que ordenava en dos únics eixos, l'arquitecte manifestava que havia tingut molt en compte la presència del torb a la Vall de Núria, per la qual cosa «hemos dotado a la planta de una forma más o menos deslunada, en esta forma quedan las habitaciones de vida del hotel y sus terrazas debidamente cobijadas por las alas del mismo y orientadas a mediodía, quedando únicamente expuestas al Norte las habitaciones secundarias y de servicio».

Els espais comuns interiors consistien en els habituals dels hotels de muntanya, amb l'afegit, cosa que devia ser moneda corrent quan aquests s'establien en climes adversos, que havien de disposar d'una certa modularitat per adaptar-se a la climatologia i a la presència heterogènia de la clientela. Per detall remarcable, els plànols reproduïen les formes dels mosaics previstos per als paviments de la planta noble, que descriuen la característica geomètrica estimada pels regionalistes.

La solució estructural de l'edifici es basava en forjats i pilars de formigó armat, les cobertes, de pissarra, i el parament de les façanes en «una simple combinación de dos piedras del país, una grisácea para entre paños y otra blanca marmòria en los dinteles de aberturas, es la única decoración que hemos proyectado para el edificio». Unes solucions que coincidien amb les de la seva font d'inspiració de l'altre costat dels pirineus.

Les dimensions expressades al projecte de l'hotel de muntanya proporcionen un testimoni fidedigne del concepte que, especialment Josep Rogent, tenia del que havia d'esdevenir la Vall de Núria, del que havia de ser l'encaix de la transformació turística del Pirineu en la tradició catòlica catalana i espanyola. Perquè mentre la instal·lació hotelera de luxe podia calcar les característiques de Superbagnères, tot reduint-ne les places a la meitat,⁷⁵⁴ la capacitat dels pavellons del Santuari, les que havien d'acollir el

⁷⁵⁴ L'hotel de Superbagnères oferia tres-centes places. Al voltant de les iniciatives franceses, «minorées par le modèle des «générations», les stations de sports d'hiver en site vierge de Superbagnères et Font-Romeu dans les Pyrénées naissent autour de 1911, au croisement des ambitions locales de diversification touristique et de la stratégie entrepreneuriale de la Compagnie des chemins de fer du Midi. Aménagements pionniers en France, mobilisant des capitaux importants, dans le but explicite de conjurer un aléa climatique déjà problématique (l'enneigement) en montant en altitude, elles apparaissent cependant trop tôt. Le marché

turisme popular i religions, les estirava suplementàriament fins a les dues mil, que era la capacitat que el gerent d'FMGP insistia al bisbe Guitart que disposava Montserrat. Els números els haurien de sortir d'un negoci moral a l'engròs que s'acompanyaria d'un altre turístic, d'una dimensió humana menor, però que els prometia uns rendiments qualitatius igualment molt desitjables.

La impossibilitat d'iniciar la construcció de l'hotel de muntanya —la Societat encara es reservaria l'opció de construir-lo, sense èxit⁷⁵⁵— va fer que la Societat maniobrés a prop del bisbe d'Urgell per resoldre el problema de l'allotjament dels turistes de *bon to* a Núria. Per a FMGP la solució passava per proporcionar a un pavelló del Santuari les característiques de qualitat que Josep Rogent, interessadament, havia comunicat el 1928 al bisbe Justí Guitart que l'hostatgeria no tindria mai i arrencar-li, així, l'autorització per a la construcció de l'hotel.⁷⁵⁶

La negociació va resultar, en paraules dels protagonistes, *laboriosa*. El bisbe Guitart no es mostrava predisposat a la cessió en arrendament de les habitacions de l'hostatgeria. Fins i tot, va ser necessari demanar permís a Roma. Però, finalment, el vint de març de 1931 la Societat va aconseguir, per part de l'entitat Santuario de Nuestra Señora de Nuria, l'arrendament de les cases de Sant Gil i Sant Antoni.⁷⁵⁷ El bisbe va fer

touristique hivernal, qui semblait prometteur avant 1914, marque en fait le pas dans les années 1920, ce qui donne un coup d'arrêt aux aménagements en site vierge, fort coûteux.» Font: HAGIMONT, S. (2018). «Amenager et exploiter la montagne sportive hivernale. La Société des chemins de fer et hotels de montagne aux Pyrénées (1911-1982)», *Entreprises et Histoire/4*, Núm. 93, p. 27-46.

⁷⁵⁵ «La distribución de servicios del Santuario sufrirá en breve profundas modificaciones, ya que se va a emprender rápidamente la construcción de los edificios que forman el plan definitivo actual» i que es corresponia amb la construcció de les cases que havien quedat per fer després del 1931 i de l'hotel de Finestrelles, que Pallás y Gamandé havia tornat a pressupostar el 1942. Font: TALENS ANGLASELL, M. (1944). *Nuria*. Velloso Editor, p. 29; A més, en el contracte signat entre FMGP i l'Hotel Victòria per a l'explotació de l'Hotel Núria, el 7 de juliol de 1931, s'hi especificava a la clàusula sisena, que aquesta societat hotelera tindria dret de tempteig quan es construís l'hotel de nova planta. Font: *Contratos restaurant Nuria*. FGC Fons FMGP [4008/02].

⁷⁵⁶ L'autorització per a la construcció de l'hotel de muntanya havia quedat sancionada en el contracte de 23 de maig de 1928.

⁷⁵⁷ Per a aquesta concessió, FMGP va signar un nou contracte privat amb l'entitat Santuario de Nuestra Señora de Núria, el 22 de març de 1931. Font: *Contratos restaurant Nuria*. FGC Fons FMGP [4008/02]; El 15 d'agost de 1935 Mn. Antoni Bataller va comunicar a FMGP que en el venciment dels cinc anys de durada del contracte, previst per al mes d'abril de 1936, el bisbe d'Urgell no desitjava renovar la concessió a la Societat. (*Proyecto de bases de convenio entre el Santuario de Nuria y la Sociedad de Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes*. FGC Fons FMGP [3011/06] i *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. [9008/01] Les bases havien estat acordades el 21 d'octubre de 1930 entre Josep Rogent i el bisbe Justí Guitart. En una carta datada el 28 d'octubre de 1932, en què els nous administradors d'FMGP sol·licitaven el permís per a la instal·lació d'una radio-gramola a l'Hotel, Justí Guitart afirmava, en referència al pacte amb Rogent, que «en un principi la meva intenció era arrendar no més el Restaurant: res d'habitacions» i feia àmplies referències a les condicions del contracte de 23 de maig de 1928, en relació al fet que «l'atracció d'allà ha d'ésser la Mare de Déu. Lo demás s'ha de fer amb certa mesura», i després de negar la possibilitat de la celebració de balls o festes a l'Hotel i, per tant, la instal·lació de la ràdio-

que s'hi consignés una clàusula on es limitaven les activitats que podrien dur-se a terme als edificis, de tal manera que no es permetria «cosa alguna menos conforme con la Religión, la moral, a la santidad del lugar», i atorgava al capellà-administrador de Núria l'autoritat per censurar el que considerés necessari.⁷⁵⁸ Que veurem que la faria valer.

La concessió resultava «de vital interès pues del servicio de Restaurant y Hotel que se preste en Nuria depende en gran parte la afluència de turistas». De tota manera, FMGP va acordar no facilitar directament el servei de l'hotel sinó sotsarrendar-lo a la societat propietària del Victòria Hotel, S.A., de Barcelona, tot i que pel fet que aquella societat la presidia Ramon Albó Martí, i que l'hi pertanyia, la solució es considerava «de positiva ventaja, porque en esta forma, por la dualidad de cargo que ostenta [també era el president d'FMGP], podrá ejercer un verdadero control sobre la marcha del negocio». La nota en l'acta del Consell d'Administració aclaria, a més, que «la intervención del Sr. [Lluís] Montón [Raventós] [gerent del Victoria Hotel, S.A.] en las obras que se han efectuado en los alojamientos de Nuria, ha servido para evitar una equivocada orientación en las mismas y la corrección de ciertos defectos».⁷⁵⁹

El servei de restaurant va iniciar-se l'endemà de la inauguració del cremallera, el 23 de març de 1931. Les pernотacions a l'Hotel Núria no van començar fins el 24 de maig —hem de suposar que les instal·lacions no devien estar enllestides— dos mesos abans de la signatura del contracte entre FMGP i l'Hotel Victòria, que va tenir lloc el 7 de juliol de 1931. Llavors es faria la inauguració oficial. La gestió va cessar el 31 de març

gramola, conclouïa «no dupto de que alguns visitants de Núria hi trobaran a faltar distraccions, que facin més agradable l'estada: però també em consta que són molts els qui prefereixen trobar allí la quietud i serietat pròpies d'un Santuari, més que els divertiments, anc lícits, propis d'un balneari o un altre establiment semblant [...] La immensa majoria dels visitants de Núria hi van per la Mare de Déu, no per a divertir-se» (*Presupuestos de construcción, cálculos de ingresos y gastos, escritos y oficios oficiales, correspondència varia y apuntes diversos relacionados con proyectos de construcción del ferrocarril*. FGC Fons FMGP [11003/08] i *Documentos con autoridades eclesiásticas del Valle de Nuria*. FGC Fons FMGP [4009/02]); Pel que fa al permís que calia de Roma per instal·lar un hotel al Santuari, la informació és fragmentària: «Ahir es rebé telegrama de Roma, notificant que s'havia resolt favorablement l'assumpte de Núria: creiem que el document arribarà dijous o divendres. El Sr. Bisbe, abans de marxar de Barcelona darrerament, deixà a la Caixa de Pensions els documents que cregué necessaris per a la redacció de l'escriptura: el Secretari jurídic creu que no hi manca res. Per part nostra, doncs, està tot a punt; per tant, aixís que el Sr. Bisbe estigui per viatjar, en tren o automòbil vindrà a Barcelona per tal d'acabar aqueix negoci». Carta de Jordi Piquer Puig, prevere al Palau Episcopal de la Seu d'Urgell, adreçada a Josep Rogent Pedrosa, de 22 de febrer de 1931. Font: *Documentos con autoridades eclesiásticas del Valle de Nuria* FGC Fons FMGP [4009/02].

⁷⁵⁸ *Contracte entre FMGP i Santuario de Nuestra Señora de Nuria*, 22 de març de 1931. FGC Fons FMGP 4008/02]

⁷⁵⁹ El Consell no va aprovar definitivament la concessió a Victoria Hotel, S.A. fins al 9 de juliol de 1931. Font: *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 26 de gener de 1931. FGC Fons FMGP [9008/01]

de 1936, en coincidència amb la caducitat de la concessió, que no va ser renovada per desavinences entre el bisbat i la Societat. El 1941 el bisbe tornaria a oferir la gestió a Hotel Victoria, SA, a través d'FMGP.

Les condicions econòmiques del conveni de 1931 encara reflectien les expectatives de negoci dels promotors. FMGP pagaria un 9% de la recaptació bruta que li proporcionés l'explotació comercial dels edificis a Santuario Nuestra Señora de Nuria, en el cas que aquests no superés les cinc-centes mil pessetes brutes anyals. En cas de superar-les, el percentatge es reduiria al 6%. El mes de juliol l'Hotel Victòria i FMGP van pactar unes condicions diferents. L'entitat hotelera pagaria un 2% de la recaptació pels serveis d'hostaleria que prestava. Hem d'entendre que FMGP considerava que podria cobrir el diferencial amb el benefici de l'explotació dels romeus que ocupessin les hostatgeries del Santuari. Tanmateix, a partir de la tardor de 1934 l'hotel va començar a retardar-se en el pagament de les liquidacions amb l'argument que els ingressos no cobrien les despeses. La documentació conservada permet conèixer el moviment diari d'estadants a l'hotel i els coberts que se servien al restaurant. Amb diferència, el mes d'agost era el de major afluència de visitants.⁷⁶⁰ Pel fet que el complex era inacabat, la capacitat total de les hostatgeries de Núria es reduïa de les 1.500 persones inicials a 400, sumades les de l'Hotel Núria (200) i les de les hostatgeries (200), una xifra molt allunyada de la prevista inicialment i de les més de 2.000 desitjades pels promotors del ferrocarril.⁷⁶¹

Observem, finalment, que FMGP s'assegurava in extremis el funcionament d'un hotel luxós a Núria, lluny de les condicions previstes, possiblement després de nous i urgents pagaments al bisbe d'Urgell, que no hem pogut consignar,⁷⁶² quan els primers trens de proves havien arribat a Núria i el servei comercial només esperava la preceptiva autorització administrativa per transportar-hi els tan anhelats turistes. Aquella mateixa primavera de 1931, la revista *Barcelona-Atracción*, l'òrgan de la Sociedad de Atracción de Forasteros per la qual tant havia treballat Josep Rogent, publicaria sobre Núria i el seu hotel que

⁷⁶⁰ *Recaudaciones Hotel Nuria*. FGC Fons FMGP [4008/01]

⁷⁶¹ TALENS ANGLASELL, M. (1944). *Nuria*. Velloso Editor, p. 29.

⁷⁶² Com hem llegit en la correspondència entre Josep Rogent i el bisbe Guitart, la Casa de Sant Antoni estava aixecada, però sense les instal·lacions fetes l'estiu de 1930. Per la qual cosa se'ns fa evident que per acomodar-hi l'Hotel s'hi van haver de completar les dites instal·lacions a corre-cuita durant la primavera de 1931. Com veurem més endavant, Josep Rogent Pedrosa va haver de retornar a la Societat una suma pròxima a 400.000 ptes. En cap moment se'ns diu per què en va disposar i, per tant, podem sospitar que va haver de respondre dels diners de la Societat que havia desviat per a la construcció del Santuari.

es una obra que ofrece al turismo extranjero un nuevo aliciente para visitar nuestro país. Las bellezas del Pirineo catalán son perfectamente comparables y aún superiores a las de muchos otros puntos de Europa que gozan de la preferencia del turismo internacional. Sólo hacía falta que el viaje se pudiera hacer con las comodidades que hoy proporciona este ferrocarril. Y es que una vez allí se encontrará el viajero con un confortable alojamiento, cosa que tendrá realidad dentro de poco tiempo.⁷⁶³

Núria, març de 1931. On és la *gentada*?

El 22 de març de 1931 es va inaugurar el ferrocarril Ribes-Núria. Hem vist en la segona part que el balanç econòmic dels primers anys d'exploració va ser negatiu. La distància entre les expectatives i la realitat va esdevenir enorme. A Núria no hi acudien en massa els romeus —els obrers de les fàbriques de Barcelona, de Sabadell o de Terrassa que FMGP havia tractat a Montserrat— la qual cosa frustrava el somni del bisbe Justí Guitart. La suspensió de pagaments de l'entitat Santuario de Nuestra Señora de Núria, que veurem més endavant, confirma la nostra afirmació. Però tampoc no hi anaven els turistes en nombre suficient, l'esperança de remuneració que els financers especuladors havien dipositat juntament amb el capital per a la construcció de la línia. Durant l'any 1935, el millor de la sèrie, a l'Hotel Núria només s'hi allotjava una mitjana de quinze clients diaris, en un establiment que oferia dues-centes places (Taula 53).

Taula 53. Estadants a l'Hotel Núria (1931-1936). No inclou els serveis al restaurant.

	Gen	Feb	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Des	Tot
1931					143	673	1106	1836	458	149	28	356	4749
1932	230	381	530	216	310	347	745	1498	724	50	26	444	5501
1933	959	960	428	385	140	72	519	1864	549	72	41	768	6757
1934	416	867	544	340	48	73	477	1246	371	33	6	562	4983
1935	431	771	1091	142	17	119	571	1232	449	185	252	758	6018
1936	494	867	824										2185
Tot	2530	3846	3417	1083	658	1284	3418	7676	2551	489	353	2888	30193

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [4008/01]

⁷⁶³ MIRET, O. (1931). «Núria, el nuevo ferrocarril», *Barcelona Atracción. Revista mensual de la Sociedad de Atracción de Forasteros*, Núm. 239. Pàg. 131-134.

Com havia fet Montserrat en la seva dimensió moral, Núria havia de posar els obrers en el camí de la doctrina cristiana. Per a homes com Guitart i Rogent el contacte dels obrers amb el Pirineu, amb la Muntanya de Catalunya, havia de servir per fer-los més bons catalans i cristians, per contribuir en l'apaivagament de la *qüestió social*. Ja en relació al món del treball, el 1891, el bisbe Torras i Bages havia expressat la convicció que

avui dia lo treball verament fructuós envers la Iglésia consisteix en dirigir l'activitat prudent del clero a la gran qüestió que anomenem social. A mi, em semblen petites totes les altres; i si la del Regionalisme me crida l'atenció és més que no pas per son sabor arcaic, patriòtic i dolç, tan agradable a mon temperament, per son caràcter humà que es lliga molt bé amb la qüestió social, que d'altra banda les enclou totes.⁷⁶⁴

Torras i Bages, en la línia de renovació que havia proposat Lleó XIII, qüestionava el liberalisme econòmic més pur. Soledad Bengoechea ha afirmat que els orígens del catolicisme social, la doctrina del *Rerum Novarum* i el *Graves de Comuni*, van legitimar la intervenció de l'Estat en l'àmbit socioeconòmic per protegir els desfavorits, assenyalaven el dret al salari just i la cerca de fórmules per garantir-lo i el dret a la propietat com una fórmula per escurçar les diferències socials. Però la burgesia catalana que exigia una força de treball domesticada no va trobar en l'església, malgrat tot, cap os dur de rossegar. Ja el bisbe Josep Morgades havia advertit del perill per a Catalunya de «la paralización del trabajo por disminución de la actividad que allí se nota, lo cual daría lugar a que numerosas muchedumbres pudieran emprender peligrosas direcciones»,⁷⁶⁵ és a dir, que es desviessin de la línia d'obediència al patró que els marcava el catolicisme.

El catolicisme social el formaven un conglomerat de forces molt dispars en un arc que tensaven, a banda i banda, els integristes i els conciliadors. Es manifestava a través de les diferents associacions entre les quals ens interessa destacar la d'Acció Social Popular com l'exemple de les que impulsava el moviment per afavorir la situació de l'obrer, el que una vegada a l'any s'esperava que emprendria el viatge a Montserrat i, llavors, també a Núria. Tanmateix, Acció Social Popular i les altres entitats que li eren afins en els objectius van fracassar perquè no van encertar en l'aplicació coherent de les directrius pontificies sobre la qüestió social i, sobretot, per l'obediència que van fer a la

⁷⁶⁴ Carta de Josep Torras i Bages a Jaume Collell, de 26 de novembre de 1891. Citada per: MASSOT MONTANER, J. (1973). *Aproximació a la història religiosa de la Catalunya contemporània*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat.

⁷⁶⁵ Josep Morgades, citat per: Reina Bernáldez, V. (1991). «Iglésia i catalanisme polític (1874-1912)», *Discurso de ingreso en la Academia de Jurisprudencia y Legislación de Cataluña*, BOE, p. 178.

classe patronal.⁷⁶⁶ A més, l'aliança interessada de l'església i el poder econòmic produïa unes altres dissonàncies. A Núria les van fer visibles Justí Guitart i FMGP quan van atropellar l'Ajuntament de Queralbs el 1922. Va ser aquesta simbiosi de la classe dirigent amb l'església catalana en detriment de la treballadora la que denunciaria Carles Cardó, quan va escriure que

la reeducació cristiana de les classes humils és un problema gravíssim que hauria d'ocupar un pla de preferència dintre de les nostres inquietuds. Potser hem cregut massa en les famalles pseudo-pietoses de molts rics, i en canvi hem abandonat els obrers en la tristíssima doctrina de la resignació a la malaurança —i, quan el cas en sigui, veure's explotats— com a únic remei de la seva situació, conhort de fons anticristià sota aparences pietistes i que sembla fet exprés per fer-nos semblar còmplices dels qui s'han enriquit amb l'explotació de l'home per l'home, que són menys que no pensen ells, però més que no pensem nosaltres.⁷⁶⁷

El fracàs que denunciava Cardó era el resultat de la inadequació de les polítiques eclesiàstiques d'acostament a la classe treballadora, el fet, assenyala Josep Massot referint-se a aquesta etapa, «que l'Església ha perdut cada dia més el món del treball».⁷⁶⁸ Resulta altament exemplificador el fet que en l'oferiment de les muntanyes per institució moral a les classes populars, que requeria de llocs simbòlics i sagrats per prendre forma, l'església es va aliar amb el poder —insistim en l'argument del geògraf Xosé Santos— perquè els va entendre una activitat econòmica amb una elevada capacitat per associar-se a valors i ideologies.⁷⁶⁹ En aquest sentit, ens ha produït una gran sorpresa que la tardor de 1930 el bisbe Guitart encara confiés en «la gentada» que pujaria a Núria quan arribés el ferrocarril i escrivís a Josep Rogent per acuitar-lo pels diners que li feien falta en la construcció del Santuari. En aquells anys, el simbolisme de Núria, la gran capacitat d'atracció que li havia estat prevista pels seus promotors, quedaria fatalment eclipsada per unes ombres que, novament Cardó, encertava plenament a descriure:

⁷⁶⁶ GARCIA JORDAN, P. (1986). *Els catòlics catalans i la Segona República (1931-1936)*. Montserrat: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, p. 31.

⁷⁶⁷ CARDÓ SANJOAN, C. (1930) «La gran vergonya», *El diàleg interior*. Citat per: MASSOT MONTANER, J. (1973). *Aproximació a la història religiosa de la Catalunya contemporània*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat, p. 121.

⁷⁶⁸ MASSOT MONTANER, J. (1973). *Aproximació...*, p. 119.

⁷⁶⁹ SANTOS SOLLA, X. M. «El turismo religioso, fiestas patronales, Semana Santa, santuarios y peregrinaciones», a VALLEJO, R. I LARRINAGA, C. ED. (2018). *Los orígenes del turismo moderno en España. El nacimiento de un país turístico (1900-1936)*. Sílex Universidad, p. 867.

El resultat ha estat fer-los concebre [als treballadors] la idea d'una Església aliada de la plutocràcia. Aquesta idea avui és arreladíssima en la pensa dels obrers, i en els obrers adults, no dubtem d'afirmar que és humanament indestructible.⁷⁷⁰

L'historiador Josep Benet posaria modernament de manifest les contradiccions que observava Cardó quan va escriure que

la majoria de les personalitats eclesiàstiques i dels dirigents catòlics catalans [...] oblidava totalment que els problemes vius amb què Torras i Bages hagué d'enfrontar-se en el seu temps, havien estat situats en un context molt diferent dels que existien durant els anys vint i trenta d'aquest segle [pel segle XX].⁷⁷¹

O, que en una diagnosi esmolada Joan Lluís Marfany descriuria per «l'entestament col·lectiu a ignorar aquesta diversitat o, més ben dit, la pretensió que quedava sublimada en el mateix nacionalisme.»⁷⁷² Un entestament que niava en els pensaments del bisbe d'Urgell, Joan Baptista Benlloch i del conseller delegat d'FMGP, Josep Rogent quan, el 1916, el primer va organitzar un comitè tècnic per fer avançar el pla de reformes del Santuari i, el segon, el 1918, va encomanar a l'enginyer en cap de la Societat, Julian Fuchs, que redactés el primer projecte d'un cremallera que unís Ribes de Freser, on tot era a punt per acollir el tren que arribava des de Barcelona, amb el Santuari de Núria.

En la part complementària del projecte hi havia l'expectativa del turisme. L'hem presentat en l'amalgama que va fer considerar a FMGP que el seu negoci a Montserrat era indestructible i que podia ser reproduït en un altre lloc, a Núria. Però l'estiu de 1931 els administradors d'FMGP van prendre consciència que el negoci havia perdut el fonament. Aleshores van responsabilitzar el Santuari perquè no presentava les condicions pactades i van acusar el bisbe Guitart d'incomplir el contracte que havia signat el maig de 1928, amb la intenció de dur-lo als tribunals. Devien lamentar-se de la inviabilitat econòmica del PNT, que havia afectat decisivament la possibilitat de finançament de la peça més valuosa amb què FMGP pretenia fonamentar la rendibilitat de Núria. L'hotel de muntanya a Finestrelles no es construiria mai.

⁷⁷⁰ CARDÓ SANJOAN, C. (1930) «La gran vergonya», *El diàleg interior*. Citat per: MASSOT MONTANER, J. (1973). *Aproximació...*, p. 121.

⁷⁷¹ BENET MORELL, J. «El doctor Torras i Bages en el marc del seu temps». Citat per: MASSOT MONTANER, J. (1973). *Ibid.*, p. 113.

⁷⁷² MARFANY GARCIA, J. L. (1995). *La cultura del catalanisme: El nacionalisme català en els seus inicis*. Editorial Empúries, p. 134.

Rere les cortines de fum creiem que a les iniciatives turístiques previstes per FMGP a partir de 1927-30, se'ls pot aplicar, com hem fet al capítol segon, l'observació de Pere Pascual per a la dinàmica de les empreses ferroviàries finiseculars, els gestors de les quals havien descobert que podien obtenir grans beneficis en la promoció i construcció de les línies, i van dedicar-se activament al seu foment, deixant en un segon terme l'interès de l'exploració.⁷⁷³ Ateses les particularitats observades en les ambicions de la SAF i posteriorment del PNT, que van inspirar el projecte hotelier d'FMGP, notem (de manera especialment diàfana a Núria) que es replica aquesta manera de fer, a saber, la de projectar una planta turística constituïda per tots els recursos que idealment se li relacionen —hotels, transports, espais d'oci, etc.— amb l'interès primordial d'especular amb el producte de la seva construcció, per més que les hiperbòliques dimensions dels projectes que s'anunciaven farien pensar a més d'un —els republicans, explicita Ana Moreno— que la demanda a la qual volia satisfer-se la necessitat no tenia la dimensió suficient per fer rendibles les inversions en curs. Un testimoni de primera mà, Manuel Vesa, diria el 1933. dels temps del PNT, que

era una època en la qual encara era article de fe la idea que mitja Europa era milionària i tot turista un senyor que viatjava amb Hispano per amunt. Aquesta idea fou també la que malhauradament [sic] domina la tasca del P.N.T. en els seus primers anys d'actuació, avui, rectificada radicalment.⁷⁷⁴

En darrer terme, hem de trobar la decepció de les expectatives dels consellers de la Societat a Núria en l'aguda crisi internacional derivada de l'esfondrament borsari de 1929 que, entre molts altres atzucacs, va restringir seriosament el moviment de persones i mercaderies. El negoci, ja li ho havia explicat Josep Rogent a la Comisión Investigadora de las Empresas de Ferrocarriles, el 1924, resultava extraordinàriament sensible a la inestabilitat política i social.⁷⁷⁵ FMGP, una empresa única a Catalunya, que des del 1892 només oferia «viajes de recreo», havia de rebre molt i molt fort.

⁷⁷³ PASCUAL DOMÈNECH, P. (1998). *La construcción y financiación de la red ferroviaria catalana (1843-1898)*. Monografías de historia industrial. Universitat de Barcelona.

⁷⁷⁴ VESA, MANUEL. «Cerdanya, porta del Lluçanès» *Ceretània*, 26 de novembre de 1933, p. 4-5.

⁷⁷⁵ Veure citació 342.

2. El tren va pujar la muntanya, i s'hi va voler enfil·lar la República

El que acabem d'exposar podria dur-nos a la conclusió que les activitats d'FMGP havien quedat reduïdes a l'exercici de la supervivència financera, després de la inauguració de la línia de Núria. Possiblement, si els seus negocis no haguessin tingut el solar a Núria i a Montserrat, l'activitat s'hauria esllanguit fins desaparèixer. Però el context, especialment el de Núria, va prendre un protagonisme inesperat per a la Societat, quan un reguitzell de fets van sobrevenir en l'espai material —*turístic*— i simbòlic —*moral*— del Santuari amb la intenció de transformar-ne l'orientació fonamental. Els fets havien estat oblidats. Va recuperar-los Joaquim M. Puigvert en l'estudi que va dur a terme del projecte d'engrandiment del Santuari de Núria fet per l'arquitecte Josep Danés. Parlem de l'actitud de l'Ajuntament de Queralbs, de l'Estat i de la Generalitat, en contra del bisbe d'Urgell.

Per a Joaquim M. Puigvert amb «l'arribada del nou transport [el tren cremallera] s'obrien unes noves possibilitats per a Núria que el consistori republicà de Queralbs, presidit per un alcalde d'ERC, no volia desaprofitar».⁷⁷⁶ En conseqüència —proseguim i resumim el discurs de l'historiador— aquest va sol·licitar l'anul·lació de la concessió feta pel ministre de Foment al bisbe d'Urgell, dels terrenys a Núria, el 3 de maig de 1922, la qual cosa va obtenir per ordre ministerial de 1 de juliol de 1932, i sol·licitaria també de la Generalitat la confiscació dels terrenys i edificis que el bisbe havia ocupat a la Vall de Núria, el 6 d'abril de 1933, tot plegat, amb l'argument que el bisbe no havia respectat les condicions amb les que li va ser cedit l'espai, relacionades amb el manteniment de camins i la repoblació forestal. Aleshores, l'Ajuntament de Queralbs presentava un projecte d'urbanització de Núria, signat per l'arquitecte Albert Monche. En resposta a l'ofensiva

⁷⁷⁶ PUIGVERT I SOLÀ, J. M. (2008). *Josep Danés i Torras: noucentisme i regionalisme arquitectònics*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat, p. 118.

municipal —encara resumim Puigvert— el bisbe d'Urgell interposaria una demanda contenciós administrativa per defensar els drets que considerava que tenia a la Vall, que serien representats per l'advocat Ángel Ossorio Gallardo. La Generalitat s'hi involucraria en l'afer el 24 de juliol de 1933 quan publicaria un decret pel qual obria un procés d'informació pública per tal d'acordar els usos futurs de Núria. L'historiador ha considerat que durant el dit procés informatiu s'hi van revelar dues opcions enfrontades. La que defensava l'Ajuntament de Queralbs, promotor del projecte d'urbanització, i una altra, que defensaven els que s'hi oposaven, que eren el bisbe d'Urgell, la Federació d'Entitats Excursionistes de Catalunya (FEEC) i FMGP, que descriu amb detall. Finalment, assegurava que «tots aquests projectes urbanitzadors quedarien estroncats: els fets del 6 d'octubre produirien canvis importants en els ajuntaments i abans d'acabar el 1934 el Tribunal Suprem resoldria el recurs del bisbe d'Urgell al seu favor».⁷⁷⁷

La lectura de la documentació que FMGP va conservar, en relació als fets que ha descrit Puigvert, ens ha proporcionat una mena de fil d'Ariadna que ens ha conduït a dues fonts inèdites que, sumades, ens han permès una comprensió més acurada i completa de les vicissituds del període, a Núria, i de l'abast de la implicació en elles de la Societat. De retruc, ens han confirmat que la relació de causalitat amb què havien estat analitzats els fets podia ser reinterpretada en el marc de la complexitat que hem presentat als capítols precedents. Són, aquestes fonts, la correspondència de l'Ajuntament de Queralbs, entre els anys 1931-1934, que es conserva a l'edifici de l'Ajuntament, i el fons de contenciosos de l'advocat Santiago Masó Valentí, que conté un voluminós expedient sobre Núria, que es conserva a l'Arxiu Municipal de Girona (AMGI). Les fonts que descrivim les hem complementades amb les informacions que conserva el fons de la Delegació Provincial del Ministeri d'Agricultura, que hem consultat a l'Arxiu Històric de Girona (AHG). El que hem recollit de les quatre fonts ho hem contrastat i complementat amb la bibliografia que s'hi relacionava per comprendre les circumstàncies que van convergir en el Santuari, durant els anys de la II República Espanyola.

Abans de submergir el treball en l'explotació dels documents, se'ns fa necessari ressituar els actors que ja coneixíem i en presentarem uns de nous, que es faran visibles gràcies a la nova documentació que aportem en el nostre treball.

⁷⁷⁷ PUIGVERT I SOLÀ, J. M. (2008). *Josep Danés i Torras: noucentisme i regionalisme arquitectònics*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat, p.122.

FMGP i la promoció dels esports de neu

El primer actor que cal ressituar és la societat de Ferrocarrils de Muntanya a Grans Pendants (FMGP). L'activitat clarament expansiva de la Societat, que s'havia reflectit en la modificació estatutària que l'obria al mercat de la promoció turística, més enllà de l'explotació ferroviària, havia quedat profundament trastocada per la crisi financera que l'assolava, que l'havia abocat a la suspensió de les obligacions financeres des del 1er de gener de 1932.

Un nou Consell d'Administració conseqüència dels embulls econòmics que hem presentat en la segona part promouria la creació del Club Alpí Núria (CAN), el 10 de novembre de 1932. El CAN es creava «para que incremente por todos los medios la afición a los deportes de la nieve». La Societat va comissionar els consellers Manuel Isern Vilanova i Josep Maria Puigserver Vilaseca perquè en redactessin els estatuts —que van ser aprovats pel Govern Civil de Barcelona el 16 de desembre— i obrissin un local social, que per les estretors econòmiques resultaria ser el de les oficines d'FMGP.

El primer punt dels estatuts del CAN establí que es constituïa una societat «que tenia per objecte, principalment, practicar i fomentar els esports de neu en les diverses formes, sense perjudici, però de practicar i cooperar a qualsevol altre deport de montanya». Per enfortir el seu objectiu social, pretenia l'organització de cursos «per a l'ensenyament dels esports d'hivern, conferències, curses i festes esportives, concórrer oficialment a altres festes i fer actes de propaganda». Naturalment, el camp d'acció era Núria «qual nom pren aquella seva vall i encontrades, ahont seran els camps d'esquiar, trampolí i en el seu dia, pistes de patinar i altres». Al document s'hi establíen les clàusules habituals, sobre les tipologies de soci, quotes que havien de satisfer, composició de la junta directiva, entre d'altres.⁷⁷⁸ Cal fer èmfasi en un aspecte que marcarà la posició del CAN, solidària a la d'FMGP, en el plet que enfrontarà l'Ajuntament de Queralbs amb el bisbe d'Urgell: que gairebé totes les instal·lacions que es preveïen, per al gaudi dels esquiadors encara eren per construir, a la qual cosa calia sumar la necessitat que aquestes es duguessin a terme per fer rendible el ferrocarril cremallera, per la via de l'increment de viatgers.

⁷⁷⁸ Per a totes les citacions del paràgraf, veure: *Reglamentos de deportes de invierno. Club Alpino Nuria*. FGC Fons FMGP [5009/05]

A Núria s'hi havia esquiats des de temps relativament reculats i s'hi havia fet campionats, però la prerrogativa l'havia perdut el 1924 en favor de La Molina. El que pretenia ara el CAN era retornar la vall del Santuari als escenaris de l'esquí quan aquest esport iniciava la seva popularització, com afirmava Manuel Talens, «al igual que el Centro Excursionista de Cataluña hace de La Molina su feudo».⁷⁷⁹ En realitat la rivalitat esportiva n'amagava l'econòmica i fins i tot, la política.⁷⁸⁰ El fons documental la reflecteix amb claredat a través d'un comunicat conjunt que FMGP, l'Hotel Núria i Santuario de Nuestra Señora de Nuria, van lliurar a la premsa el 17 de febrer de 1934:

[...] en vista de las noticias tendenciosas y falseadas que sobre el estado de la nieve en aquel Valle y sus contornos vienen publicándose con manifiesta parcialidad y mala fé produciendo con ello la desorientación del público deportivo, ruega a todos los skidores que en adelante solo tengan en cuenta los informes oficiales que únicamente serán publicados por este ferrocarril el cual ha encargado al reputado profesor de skis de aquel lugar, Hans Teichner, la periódica inspección de todas las pistas del Valle y del resto de la región que son fácilmente asequibles y a corta distancia del Santuario como son: Coma del Embut, Noufonts, Coma de Noucreus, etc. y cuyos datos técnicos serán publicados semanalmente por esta sociedad.⁷⁸¹

El que ens ha d'interessar és que l'esquí havia deixat de banda el caire vicari de l'excursionisme per esdevenir un esport que volia guanyar adeptes. Per aquest motiu el 1930 havia tingut lloc el Primer Saló de l'Esquí de Català i el 1933 es constituiria la Federació Catalana d'Esquí. En paraules de Francesc Roma, «a partir d'aquell moment, l'organització de l'esquí comença a fer-se independent de l'excursionisme i moltes entitats patiran escissions de seccions que abandonaran el seu si».⁷⁸² La popularització de l'esquí tenia lloc en aquells anys d'una manera prou consistent perquè se'l considerés en ell mateix un negoci interessant. Definitivament, deixava de ser un entreteniment de les classes benestants. Les classes mitjanes se'l feien seu i les facilitats en els transports que relligaven les ciutats i les muntanyes esdevenien el millor aliat.

⁷⁷⁹ Talens afegia que «dos centros invernales comparten desde este momento [1932] la hegemonía del esquí y cada uno de ellos tiene su Club representativo. El esquí ha entrado en el periodo de la rivalidad deportiva entre La Molina y Nuria, de lo cual saldrá cada día más beneficiado.» En: TALENS ANGLASELL, M. (1944). *Nuria*. Velloso Editor. Pàg 42-43. Recordem que Manuel Talens Anglaseell era l'Administrador d'FMGP i esquiador.

⁷⁸⁰ Encara podria amagar-ne una altra de política, atès que els fundadors militaven en aquells anys en partits de l'extrema dreta espanyolista. Josep M Puigserver Vilaseca, advocat de Vic, el 1923 havia ingressat en la Unió Patriòtica de Vic i al Partit Tradició Carlista. Després va passar a Barcelona i durant la República va militar en la CEDA. Manuel Isern Vilanova va afiliar-se l'octubre de 1936 al Grupo Concepción de FET y JONS. Font: AGA 24/14809 FMGP

⁷⁸¹ *Recaudaciones Hotel Nuria*. FGC Fons FMGP [4008/01]

⁷⁸² ROMA CASANOVA, F. (s/d). *L'excursionisme a Catalunya (1876-1939)*. Edició On-line

En aquest ambient de creixement de l'esport de l'esquí, el club va perseguir i aconseguir atraure a Núria el primer campionat de Catalunya d'eslàlom, el 1933. També va tenir cura de la contractació de professors estrangers perquè «el dominio del esquí sea rápidamente asimilado por los esquiadores».⁷⁸³ Fins l'esclat de la Guerra Civil va realitzar una política de promoció publicitària en tot semblant a la que duia a terme La Molina. Publicaria els *Butlletins Meteorològics*,⁷⁸⁴ que també es radiaven, i una revista periòdica: el *Butlletí del Club Alpí Núria*.⁷⁸⁵ La facturació de l'Hotel Núria (veure taula 53) demostra que els mesos d'hivern vivien una certa animació turística a la vall, la que havia previst l'antic president d'FMGP, Pere Grau Maristany, el 1925, acabat de tornar de Guadarrama.

Per satisfer les necessitats esportives dels esquiadors l'amalgama que era llavors el Club i FMGP va dissenyar un ambiciós pla d'instal·lacions esportives: marcatge de pistes d'esquí, construcció d'una pista de gel, un circuit de bobsleigh al Bosc de la Mare de Déu, un funicular al Coll de Finestrelles i fins i tot un telefèric al cim del Puigmal. Perseguien, en definitiva, la civilització del lloc, perquè eren del parer que fins llavors

⁷⁸³ TALENS ANGLASELL, M. (1944). *Núria*. Velloso Editor. Pàg 42-43. També, de Manuel Talens es conserva una carta adreçada a Albert Santamaria, tot i que de 1942. Santamaria era a Lió i Talens li comentava les condicions per a la contractació dels professors d'esquí. Unes condicions que demostren que es tractava, llavors, d'un negoci minoritari però lucratiu: «Ayer recibí una carta de Burnet en la que me dice que no pudiendo él venir este invierno a causa de su accidente, se había preocupado de buscarnos sustituto, habiéndolo encontrado en su camarada que no es otro que el mismo James Couttet que me recomienda V. en su carta y que interesa al Mr. Romano. Coincidimos pues en la persona de la cual me congratulo puesto que a nosotros nos interesa muchísimo que Couttet pudiese venir este invierno como profesor del Club Alpino Nuria. [...] Las condiciones del contrato para Nuria, que son: cinco mil francos mensuales. Duración del contrato de 1º de Diciembre a fin de Abril (5 meses) gastos de viaje de ida y vuelta pagados así como el alojamiento en el Hotel Nuria y la manutención, además del 50% de lo que se recaude por las lecciones de esquí. Creo que estas condiciones tal vez interesen y si no que no de parecer para estudiar la contraoferta, pero comuníqueme que hay otros.» Carta de Manuel Talens Anglasell, Administrador d'FMGP, a Albert Santamaria Armengol. 28 d'octubre de 1942. Font: *Club Alpino Nuria*. FGC Fons FMGP [5009/03]

⁷⁸⁴ Entre 1933 i 1936 es publicarien setmanalment amb el nom d'FMGP, empresa de la qual semblava tenir interès a reconèixer la vinculació. De la mateixa manera es procediria amb la revista. Font: *Propaganda*. FGC Fons FMGP [5007/11].

⁷⁸⁵ En un número del Butlletí del Club Alpí Núria podem observar, amb ironia, l'extracció benestant dels esquiadors: «FACÈCIA DE NEU.— Dissabte, en el menjador d'una casa de la plaça de l'Eixampla. —Altra vegada a Núria? Això s'ha d'acabar. Ja dura massa. Cada diumenge fora de casa! Oh, i a dormir i tot! Res, ja n'hi ha prou. Aquesta vegada ves-hi, i compra algun record a Mossèn Ventura, perquè és l'últim dia que hi vas. Ja ho tens entès? —Però papà, quin mal hi ha?... —Ja ho saps tu. Ens fas passar ànsia durant un dia i mig; això quan no et presentes a casa amb una cara com un Sant Llätzer, que et priva durant una setmana d'anar pel Passeig de Gràcia. —Això només va ésser un dia. —I aquell altre que vas caure al riu i vas venir amb pantalons de senyora...? —Es que vaig relliscar. —Doncs que hi vas a fer a la neu, sinó relliscar? Qualsevol dia ens vindràs amb el cap esberlat i aleshores voldràs que et cuidem. —Anant pels carrers de Barcelona, també hi estàs exposat... Si et cau... —No continuïs. Aquell cèlebre test que pot caure al cap dels esquiadors, ja me'l sé de memòria. Però no t'escarrassis. Avui vés-hi i despedeix-te d'en Monjo, d'en Mestres, d'en Torres i de tota aquesta colla que t'han entabanat.» *Butlletí del Club Alpí Núria*, abril de 1936. Font: *Propaganda*. FGC Fons FMGP [5007/11].

el deportista, el excursionista, solo ha encontrado la nieve [a Núria] tal cual baja del cielo, cuando tiene a bien bajar, en una región en estado casi por completo salvaje, sin caminos adecuados, sin guías, sin postes indicadores adecuados situados en lugares estratégicos y a cuya sola vista el excursionista recobra la confianza perdida y la hace gozar plenamente de la excursión sin el temor a un posible extravío en su camino. Una demostración de este recelo y temor de que están poseídos los deportistas que visitan el Valle de Nuria en invierno es que la casi totalidad de ellos apenas si se apartan pocos metros de las paredes del Santuario [...] Se ha confiado para el éxito de las instalaciones efectuadas en el Valle de Nuria, solo en los medios naturales de que aquel está dotada y la triste realidad la hemos experimentado durante el pasado invierno en que la nieve se negó a cubrir valles y montañas [...].⁷⁸⁶

Successivament, les iniciatives creuades d'ambdues entitats es veurién frenades. Hi havia el fre més important, la manca de liquiditat. De tots els projectes només es duria a terme el marcatge d'algunes pistes i el trampolí. Uns altres entrebancs els posava l'Administració del Santuari, que s'oposava al fet que Núria s'expressés en cap altra manifestació que no fos la religiosa i denegava rotundament el permís per a moltes de les activitats que se sol·licitava. Era el cas de la pista de gel. A més, per a la pràctica moderna de l'esquí calia adobar-hi unes pistes en condicions, ja no n'hi havia prou amb llençar-se per les pales de les muntanyes. Ara bé, el lloc triat pels esquiadors del CAN per fer-hi les pistes, el Prat de Dalt, es trobava permanentment en conflicte entre l'Ajuntament de Queralbs i el bisbe d'Urgell i encerclat per murets de pedra.⁷⁸⁷ Encara, s'hi afegia l'hàndicap que suposava l'accés exclusiu a través d'un ferrocarril especial. La Molina sempre l'avantatjaria pel seu accés directe a la línia general. El fet es reproduïa en uns altres llocs. Durant la dècada dels trenta l'estació d'esquí de Puymorens, a tocar de la línia general, duplicava els esquiadors de Superbagnères, a la qual, com a Núria, s'hi accedia per un ferrocarril cremallera. Però, sobretot, a ambdós costats del Pirineu succeïa que les classes mitjanes de les regions d'influència de les estacions hivernals no tenien la dimensió suficient per satisfer l'expectativa del negoci. Tampoc van assolir l'objectiu d'arrabassar esquiadors als Alps. Simptomàticament, el primer remuntador mecànic al Pirineu no es posaria en funcionament fins el 1937, i s'hi instal·laria en el costat francès.⁷⁸⁸

⁷⁸⁶ Informe per a la construcció d'una pista de gel, 1932. FGC Fons FMGP [5009/07]

⁷⁸⁷ El conflicte pel Prat de Dalt acabarà en un plet de conciliació entre l'Ajuntament de Queralbs i el bisbe d'Urgell, que no es resoldrà, i en el qual el jutge renyarà severament el bisbe Justí Guitart. Font: Arxiu Municipal de Girona. Fons Santiago Masó Valentí. Contenciosos. Exp. 19876.

⁷⁸⁸ GAZES, G. (1964) «Le développement des sports d'hiver à Superbagnères (Luchon)», En: *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, tome 35, fascicule 1, p. 45-65.

A la fragilitat de la demanda calia afegir-hi la situació delicada de les concessions de l'Hotel Núria i de l'hostatgeria del Santuari, per la relació que hi mantenien els antics directius d'FMGP amb el Victòria Hotel, S.A. Naturalment, també la d'aquesta empresa amb l'Administració del Santuari. Hi ha prou signes que la relació es degradava paulatinament, fins que la tardor de 1935 el Santuari va anunciar a Victoria Hotel, S.A. i a FMGP que no els renovaria la concessió que els havia atorgat per cinc anys, l'abril de 1931.⁷⁸⁹

De la vida social a Núria, Francesc Roma ha escrit que «organitzaven curses, creaven trofeus, donaven copes i medalles. Com que per anar-hi no calia fatigar-se, hi anaven moltes noies casadores, gent vestida de 'figuri' i passerells; allí es prenia te, es parlava castellà i s'hi feia vida d'hotel».⁷⁹⁰ Si acudim a la premsa generalista d'esquerres trobarem, en aquests anys, unes descripcions descarnades de l'ambient a l'establiment i, en general, a la Vall de Núria. El periodista i escriptor Lluís Capdevila Vilallonga, que havia fet una estada de tres dies al Santuari, explicava des de les pàgines de *La Humanitat*, que

en aquest hotel no hi ha un saló de ball, com en els hotels de Saint Moritz, de Chamonix. En aquest hotel no es pot ballar: la proximitat del santuari no ho permet. Però el santuari, a pesar de l'olla, no és la civilització. Al contrari. I no és pas que nosaltres siguem molt amics el ball. Però sembla còmic —d'un còmic antipàtic i barroer— que en ple segle de la psicoanàlisi i la radiotelefonía, l'Església tingui encara aquest poder. [...] El santuari que no permet el ball, que no permet la música, que no permet el que és permès en tots els hotels veritablement europeus, veritablement civilitzats. I encara podem estar contents que no ens facin passar el rosari, que no ens obliguin a dejunar. Ens diuen, però, que els hostes que, no trobant cambra a l'hotel han d'ocupar les del monestir —cambres de dos llits, que costen catorze pessetes i trenta cèntims—, cada matí, a dos quarts de set, senten que algú truca la porta i una veu discreta els avisa:

— “¡Señorito!... “¡Señorito!” ...

És el senyal per anar a missa.⁷⁹¹

⁷⁸⁹ Hem descrit aquesta concessió en un altre apartat, quan hem exposat la solució per al fallit hotel de muntanya a Finestrelles. Hem de considerar la rescissió com una de les conseqüències de la posició que va mantenir FMGP en el plet entre el bisbe d'Urgell i l'Ajuntament de Queralbs, favorable al segon. En rebre l'avís de rescissió, el 16 d'agost de 1935, el Consell d'Administració d'FMGP va considerar que hauria de compensar les pèrdues que hauria d'assumir amb un augment de les tarifes que cobrava pel transport de les mercaderies del Santuari. FGC Fons FMGP [9008/01] *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 16 d'agost de 1935. Els primers dies d'estiu de 1936 el Santuari es promouria publicitàriament amb l'argument d'uns nous nous preus populars a l'hotel.

⁷⁹⁰ ROMA CASANOVA, F. (s/d). *L'excursionisme a Catalunya (1876-1939)*. Edició On-line

⁷⁹¹ LL. CAPDEVILA VILALLONGA, «Notes de veure i passar. Barcelona-Núria». *La Humanitat*: Any 3, Núm. 402, 22 febrer de 1933, p. 10

Les desavinences amb el bisbe per les condicions de l'exploració turística del Santuari, les que més interessaven al CAN, s'havien fet evidents ben aviat. L'octubre de 1932, durant la primera temporada completa de gestió del recinte turístic, el Consell d'Administració d'FMGP va ser informat de la negativa del bisbe Guitart a la petició d'instal·lació d'una radio-gramola a l'Hotel Núria. Els consellers de la Societat es permetien la llicència d'insistir-hi, perquè «lo creen necesario para los intereses de la Compañía y no está reñido [la instal·lació de la radio-gramola al restaurant de l'hotel] con las buenas costumbres y la moral.»⁷⁹² Però hem de fer notar que, privadament, s'havia presentat al Consell un document que, amb l'excusa de l'afer de la radio-gramola, descrivia un panorama desolador per als interessos del negoci turístic i de l'esquí a conseqüència de l'actitud recalcitrant de l'administrador del Santuari que, amb tota probabilitat, havien redactat els promotors del Club Alpí Núria que eren a la vegada consellers de la Societat. Del document i de les seves conseqüències en parlarem més endavant. L'experiència posava els nous gestors d'FMGP davant la dificultat d'encaixar Núria en qualsevol pràctica social que no fos del gust de l'Administració del Santuari. La dificultat es manifestava fins i tot quan s'apel·lava a la política de descomptes que FMGP podia oferir als viatgers del tren. Quan des de l'Hotel Núria se'ls van adreçar per reclamar per als excursionistes els descomptes que el ferrocarril ofería als pelegrins la Societat va haver de respondre que no podia oferir-los perquè li ho impedia la tarifa vigent.⁷⁹³

Núria: un mal de cap per al bisbe d'Urgell, entre molts altres

Francesc Badia s'atura molt poc a Núria en l'estudi que dedica al bisbe Justí Guitart. Constata que «somiava aconseguir un mitjà de locomoció que fes el santuari accessible per a tothom que volgués peregrinar-hi. Si a Montserrat hi havia un cremallera, pensava el bisbe, per què no se'n podia construir un a Núria?». ⁷⁹⁴ Badia assegura que durant la redacció del llibre no li va ser possible trobar cap rastre documental de les consultes ni de les gestions fetes pel bisbe Guitart per a la construcció del ferrocarril. Precisament, el treball que presentem aporta clares evidències de les gestions i les ressitua

⁷⁹² *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 27 d'octubre de 1932. FGC Fons FMGP [9008/01]

⁷⁹³ FGC Fons FMGP [4008/01]

⁷⁹⁴ BADIA I BATALLA, F. (2007). *El copríncep Mons. Justí Guitart i el seu temps (1920-1940)*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat, p. 62

en el marc d'uns interessos d'un abast més ampli. Però en aquest capítol que dedicarem a fer evident el tràngol que esdevindria Núria per a Guitart a partir de l'estiu de 1931, ens sembla necessari presentar, encara que sigui breument, les altres circumstàncies que tenallaven l'activitat política i religiosa del prelat que condicionaven, de retruc, la seva actitud en l'afer entre el Santuari i l'Ajuntament de Queralbs. Per fer-ho ens servirem, necessàriament, del treball de Badia.

Només proclamada la República l'actitud indissimuladament contrària del bisbe Guitart va propiciar un primer conflicte amb les noves autoritats de La Seu d'Urgell. Una mica més endavant, en coincidència amb l'aprovació de la Constitució de la República Espanyola, el 9 de desembre de 1931, els bisbes espanyols van donar a conèixer una carta pastoral en què mostraven el seu profund desacord amb les disposicions que limitaven la presència de l'Església en la vida pública. Francesc Badia considera que, tot i que no disposa de proves que ho demostrin, es pot donar per certa la participació del bisbe Justí Guitart en la redacció del document, «perquè és impensable que Vidal i Barraquer no hagués demanat la col·laboració del bisbe urgellenc per a redactar un document tant important, en què abundaven les reflexions i consideracions de caràcter jurídic».⁷⁹⁵

Acceptem, doncs, que la posició i la implicació política de Guitart existia. No trigaria en traduir-se en refrecs amb els governants de torn. La primera ocasió en què aquests van demostrar-li el desacord va tenir lloc després de la revolta militar de *la Sanjurjada*, per l'agost de 1932. El bisbe havia organitzat una Jornada Sacerdotal a Ripoll que va reunir centenars de capellans catalans i que va ser interpretada una conjura, pel fet que s'atribuïa a l'aplec de religiosos l'excusa perquè s'hi amaguessin el cardenal Pedro Segura Saenz i els generals Severiano Martínez Anido i Emilio Barrera Luyando i que, amb el trasllat d'aquells a Andorra, els colpistes passessin la frontera. L'afer es va convertir en una duríssima campanya de la premsa progressista en contra del bisbe Guitart. Hem de notar que la campanya explotava a les mans del prelat tot just quan havia de decidir si donava resposta a l'Ordre Ministerial de 1er de juliol, del Ministerio de Agricultura, per la qual es revocava la concessió feta al Santuari de Núria dels terrenys de la Vall, el 3 de maig de 1922, que retornaven al domini directe de l'Estat i, per delegació, al de l'Ajuntament de Queralbs.

⁷⁹⁵ BADIA I BATALLA, F. (2007). *El copríncep Mons. Justí Guitart i el seu temps (1920-1940)*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat, p. 108.

Encara l'estiu de 1933, en el moment més delicat del plet de Núria, que es veurà que es dirimia als jutjats de Girona, al Tribunal Suprem i al Parlament de Catalunya, va prendre força una nova campanya d'opinió en contra de Guitart. Havia succeït que un destacament de la Gendarmeria francesa havia accedit a Andorra, amb permís dels coprínceps, per apaivagar uns aldarulls conseqüència de la greu crisi que es vivia al país. En aquesta ocasió va ser la premsa conservadora la que la va emprendre amb el bisbe d'Urgell i en va reclamar la dimissió. L'episodi va allargar-se fins els primers dies de la tardor.

Perquè Andorra havia esdevingut un niu de problemes per a Guitart. Un d'ells, i no poc important, era que la particular corresponsabilitat política del principat començava a ser-li discutida, dins i fora d'Andorra. La hi discutien els membres del Consell General de les Valls, després que la dificultosa renovació del càrrec de Notari Episcopal —un procés que Badia relata minuciosament— comportés, el dia 5 d'abril de 1933, que «la situació arrib[és] al punt més crític amb els actes violents que es produïren a la Casa de la Vall, on un grup de persones tancaren els consellers impedint-los la sortida fins que haguessin acordat el canvi de règim electoral».⁷⁹⁶ A més, se'l posava en dubte al Congrés dels Diputats espanyol, quan una intervenció de José Ortega y Gasset, en el marc de l'aprovació de la Llei de Congregacions Religioses, va reclamar que, de la mateixa manera que amb l'adveniment de la República francesa la dignitat del copríncep havia estat transferida del Comte de Foix al President de la República, resultava indispensable que la dignitat, en aquest costat dels Pirineus, recaigués en el President de la República espanyola.⁷⁹⁷ Ortega no va ser l'únic diputat en atacar la figura del bisbe i, els atacs, és necessari circumscriure'ls en la característica del prelat urgellenc, que no només pretenia l'exercici pastoral de les ànimes, sinó que ostentava un poder civil com a copríncep d'Andorra. També se l'atacaria al Parlament de Catalunya pel mateix voraviu, quan la Generalitat convocaria un procediment informatiu sobre la propietat de la Vall de Núria.⁷⁹⁸

⁷⁹⁶ BADIA I BATALLA, F. (2007). *El copríncep Mons. Justí Guitart i el seu temps (1920-1940)*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat, p. 185.

⁷⁹⁷ Cal contextualitzar les manifestacions d'Ortega em els debats previs a l'aprovació de la Llei de Congregacions Religioses, de maig de 1933. BADIA I BATALLA, F. (2007). *El copríncep...* p. 180.

⁷⁹⁸ El diputat d'ERC Manuel Serra Moret verbalitzaria diàfanament des de l'estrada, durant la sessió parlamentària de 8 d'agost de 1933, que «a allò que sí ens oposem, i hem d'oposar-nos-hi, és a què, mitjançant aquestes pràctiques religioses, s'estableixin indústries i monopolis que són en perjudici dels pobles respectius, com passa a Montserrat i a la Vall de Núria, i creiem que el Parlament i el Govern de Catalunya han d'estar al costat d'aquests ajuntaments que reivindiquen llurs drets i llur sobirania sobre uns

Naturalment, si en el plet de Núria la sobirania a la qual al·ludia Serra Moret havia de residir en els ciutadans de Queralbs, en el d'Andorra aquesta havia de ser traspassada, si més no la co-sobirania, als de l'Estat espanyol. Com es pot observar, relacionem el que es va denominar *plet andorrà* amb el que va involucrar Guitart a Núria, perquè segueixen una mateixa matriu i el bisbe va haver d'enfrontar-los alhora.

Però els problemes per al bisbe Guitart no eren només d'índole política. De resultes de la nova posició de l'Església l'economia del bisbat, de les més precàries d'Espanya, se'n ressentia encara més. A partir de 1932 la situació sembla que va arribar a fer-se angoixant.⁷⁹⁹ També Núria afegiria maldecaps econòmics, quan l'Administració del Santuari es va veure incapaç de retornar el deute contret amb el contractista de les obres d'ampliació i millora dutes a terme entre 1928 i 1931, Pere Guillamet Viñas, que després de la mort d'aquest era reclamat pels seus hereus.⁸⁰⁰

La urpada dels homes d'ERC a la Vall de Núria

Del 19 al 24 de juny de 1931 van reunir-se a Núria els membres de la sub-ponència redactora de l'Estatut, que formaven Jaume Carner Romeu, en qualitat de president, i Josep Dencàs Puigdollers, Martí Esteve Guau, Antoni Xirau Palau, Rafael Campalans Puig i Pere Coromines Muntanya,⁸⁰¹ en la de ponents. Es tracta d'un esdeveniment ben

terrenys que els són propis.» Citat per: PUIGVERT I SOLÀ, J. M. (2008). *Josep Danés i Torras: noucentisme i regionalisme arquitectònics*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat, p. 119.

⁷⁹⁹ En aquesta tessitura general, segons Badia, «el bisbe adoptà, ben a contracor, algunes mesures imposades per aquelles circumstàncies difícils. Potser les més visibles van ser les decisions d'agrupar algunes parròquies i d'accedir al trasllat i incardinació a altres diòcesis catalanes de clergues que no podien sobreviure dignament en les seves parròquies respectives del bisbat.» En: BADIA I BATALLA, F. (2007). *El copríncep Mons. Justí Guitart i el seu temps (1920-1940)*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat, p. 130.

⁸⁰⁰ L'administrador del Santuari de Núria, Antoni Bataller explicaria a l'advocat Santiago Masó Valentí que havia sorgit un conflicte amb els hereus del contractista de les obres del Santuari, Pere Guillamet Viñas, per un deute contret (Guillamet havia estat el president de La Lliga Catalana a Ribes de Freser, regidor a l'ajuntament i jutge de pau. Havia mort el 15 de desembre de 1934/Elaboració pròpia). Bataller escriuria a Masó que: «el contractista de les obres del Santuari, D. Pere Guillamet A.C.S., va realitzar-les totes, les darrerament fetes li foren pagades totes amb escrupolosa puntualitat, fins a la quantitat de ben a la vora de mig milió de pessetes. Al finalitzar les obres i coincidint amb la crisi de l'any 1932, se li devien pts. 42.618,70. El Sr. Guillamet que, a més a més d'un bon Nurienc, era molt considerat, tingué en compte dues coses, primera, que ell havia guanyat moltes pessetes a Núria, ja que 500.000 solen deixar un bon marge per a tot contractista i, segona, que el Santuari havia entrat en una època de migrats ingressos i que, per tant, no podia pagar-li el saldo que quedava amb la rapidesa que l'Administració de Núria volia [...]». Font: AMGI Fons Santiago Masó Valentí. Contenciosos. Reg. 19876.

⁸⁰¹ Francesc Cabana recull l'anècdota següent: «Pere Coromines, que alternava el seu seguiment de la crisi bancària amb la redacció de l'Estatut de Núria, com a representant d'Esquerra Republicana de Catalunya. El dia 20 de juny escriví en el seu diari, des de Núria, que Carner, Tarradellas i Dencàs havien pujat en burro fins al coll de Finestrelles, i el dia següent estava negociant amb el Banc d'Espanya l'aval dels

conegut que si el presentem és per mostrar, a través del filtre de la documentació inèdita que hem disposat per al nostre treball, el que ens interessa, la imatge que el fet promovia del lloc i les diferents percepcions que de Núria se'n derivaven en aquells moments precisos, quan s'iniciava l'explotació comercial del ferrocarril cremallera, i de les hostatgeries i l'hotel, que també gestionava FMGP, tot i que indirectament.

El 25 de juny de 1931 *El Bé Negre* publicava una rèplica satírica dels coneguts versos de Maragall. A propòsit dels treballs a Núria de la sub-ponència de l'Estatut, escriuria:

«[...] Van tots amb un gest caòtic
i amb una mena d'embut,
cercant un lloc patriòtic
per fabricar l'Estatut [...]»⁸⁰²

A les pàgines del republicà *El Diluvio* es remarcava la necessitat de transformar el lloc, des de la perspectiva que la regeneració passava per l'expulsió dels que hi havien defensat, en ell, la prevalença de les creences religioses:

El Gobierno de la República tiene que demostrar al mundo entero que los españoles no somos fanáticos o idiotas, como lo demostramos consintiendo las procesiones [...]. Y el Directorio primoriverista fomentó el idiotismo, dotando de un funicular al santuario de Nuria (Gerona), donde dicen que metiendo las mujeres estériles la cabeza en la olla de cobre y tocando el marido las campanas las hace mamás la milagrosa estatua.⁸⁰³

Significativament, el diari més proper a La Lliga Regionalista, *La Veu de Catalunya*, no va publicar pràcticament cap notícia sobre un fet que, per als altres diaris que esbombaven les consignes dels partits situats a l'esquerra de l'arc parlamentari, mereixia un tracte preferencial. Fidel a la tradició catòlica que defensava La Lliga, *La Veu* va prosseguir amb la inserció d'anuncis dels futurs romiatges al Santuari que tindrien lloc

consellers del banc. Corominas quedà arruïnat i molt amargat per la situació. “D'ençà —digué— de l'any 1925 quan, després de redactar jo els Estatuts del Banc de Crèdit Local d'Espanya, en Primo de Rivera no va permetre que jo fos nomenat conseller (perquè era massa 'separatista'. —'I ara que vagi firmant Pere Corominas!', deia—). que vaig ésser eliminat de totes les filials creades pel Banc de Catalunya.”. Font: CABANA VANCELLS, F. (s/d). *Caixes i Bancs de Catalunya*, Editorial Gran Enciclopèdia Catalana, Recurs Electrònic.

⁸⁰² «Nous goigs a la Mare de Déu de Núria», *El Be Negre*, 25 de juny de 1931. Reproduïm només un fragment.

⁸⁰³ P. VALDÉS, «El Poder de los Jesuitas», *El Diluvio*, edició de 27 de juny de 1931

durant l'estiu i, quan va ser el cas, es va definir en el sentit que considerava els resultats de la sub-ponència de l'Estatut excessivament radicals.⁸⁰⁴

Però per copsar amb transparència la intencionalitat dels incidents que involucrarien Núria a partir d'aquell moment, resulta ben aclaridora al referència que va fer-se'n des del diari *La Rambla*:

No podien haver triat, els elegits de Catalunya, un racó més propici per inspirar-se en l'organització de les llibertats. No endebades la primera democràcia —Suïssa— és filla de les muntanyes.⁸⁰⁵

Diem, doncs, que l'elecció del Santuari de Núria perquè acollís els redactors de la sub-ponència no va ser feta a l'atzar. La decisió tenia a veure amb la significació de la muntanya a Catalunya. La tria la convertia en motiu de controvèrsia. Perquè els ponents hi escenificaven les ambicions republicanes sobre les construccions simbòliques de la Renaixença. Per tant, considerem que la redacció a Núria de les beceroles d'un Estatut que portaria per primera vegada l'autogovern a Catalunya, per la gràcia d'una república laica, constituïa un precedent de l'assalt a la simbologia de la muntanya que havia estat construïda per l'aliança catòlic-burgesa. Els homes que durant la primavera de 1931 havien assolit el poder volien apropiar-se-la, convenientment dessacralitzada. No trigarien gaire temps en iniciar l'assalt definitiu.

Reculem una mica fins a les eleccions municipals del 14 d'abril al municipi de Queralbs. El resultat va suposar la restitució en el govern local dels homes que entre 1922 i 1923 s'havien oposat a la concessió de terrenys que la monarquia havia fet al bisbe d'Urgell, Justí Guitart Vilardebó. Jaume Constans Pinter tornaria a ser alcalde amb una àmplia majoria en representació del partit Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) (Taula 54). Les eleccions s'havien regit per la Llei municipal de 1877 i per l'electoral de 1907, per la qual s'establia el sufragi obligatori.

Entre els noms dels regidors no només hi trobem els que havien tingut relació amb la política municipal durant el decenni precedent. També identifiquem els d'uns altres que van relacionar-se amb Núria perquè van esgrimir diferents interessos a la Vall, en el moment de la concessió que l'Estat va fer al bisbe Guitart amb la intenció d'obtenir algun

⁸⁰⁴ GONZÁLEZ DURAN, A. (2005). *Els diputats catalans a les corts constituents republicanes (1931-1933)*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat, p. 64.

⁸⁰⁵ E. GRANIER-BARRERA, «Com elaboren el nostre Estatut els ponents nomenats per la Diputació de la Generalitat». *La Rambla*, 22 de juny de 1931, p. 10.

benefici, o perquè van esdevenir importants proveïdors d'FMGP durant les obres de construcció de la línia del ferrocarril. L'experiència dels regidors de Queralbs en les transformacions socioeconòmiques de la Vall, en l'inici de la primera legislatura municipal republicana, havia de condicionar forçosament les decisions que prendrien en el futur, relacionades amb l'expectativa d'aprofitament dels recursos paisatgístics de la Vall de Núria. Pel que deduïm de les manifestacions de l'alcalde durant el Ple del 1919, que hem descrit anteriorment, l'expectativa havia pres forma temps enrere emparellada a la del projecte episcopal i a la d'FMGP. Cal afegir l'influx del Secretari de l'Ajuntament de Queralbs, Francesc Sañas Casals, en el desenvolupament de les iniciatives municipals. Sañas havia iniciat l'exercici de les seves funcions els primers dies d'agost de 1931.⁸⁰⁶

Taula 54. Resultats de les eleccions municipals de 14 d'abril de 1931, a Queralbs.

Candidat	Vots
Joan Tubau Tubau	50
Jaume Abel Bernadas	47
Jaume Constans Pinter	47
Manuel Riu Abel	46
Joan Pous Pegullà	43
Manuel Bonada Bernades	42
Joan Martí Sanjaume	29
Joan Tubau Bernadas	17
Joan Viguer Coll	15

Font: *Butlletí Oficial de la Província de Girona*, núm. 47, de 18 d'abril de 1931

L'Ajuntament de Queralbs va posar ràpidament fil a l'agulla. A començaments d'estiu de 1931 es va adreçar al Cos Nacional d'Enginyers Forestals per sol·licitar un informe sobre l'expedient d'expropiació del mont d'Estremera, que tenia relació amb la concessió de terrenys a Núria atorgada al bisbe d'Urgell per R.O. de 3 de maig de 1922. L'organisme tècnic va respondre el 10 d'agost que l'expedient s'havia tancat el 1926 i que el resultat havia estat publicat al *Butlletí Oficial de la Província de Girona*, el 2 de febrer de 1926. Uns dies més tard, el 31 d'agost, l'Ajuntament de Queralbs va presentar una demanda al jutjat contenciós administratiu de Girona en què reclamava l'anul·lació dels actes administratius que havia dictat la pròpia corporació municipal, relacionats amb

⁸⁰⁶ El nomenament definitiu es va publicar l'11 de novembre. Francesc Sañas procedia de l'Ajuntament de Gombren, la Secretaria del qual havia assolit el gener del mateix any, per la qual cosa pensem que va reclamar la de Queralbs expressament. No ens ha estat possible recollir cap altra informació que ens permeti caracteritzar-lo, però en la correspondència que va creuar amb diferents polítics d'ERC sempre va manifestar una gran desimboltura i confiança. Font: *Butlletí Oficial de la Província de Girona*, Núm. 140, 21 de novembre de 1931, p. 4.

el Santuari de Núria, després del 15 de juny de 1924. El bisbe d'Urgell, que va personar-se en la causa com a part interessada. Per mediació de l'advocat que el representava, Santiago Masó Valentí, va adoptar una estratègia obstruccionista amb la intenció de dilatar el procediment al jutjat tant com li fos possible. Potser per aquest motiu, l'Ajuntament de Queralbs va prendre una segona decisió: tirar pel dret. Així, després d'adreçar-se al ministre d'Agricultura, Marcel·lí Domingo Sanjuan, va obtenir del Govern de la República, per Ordre Ministerial de 1 de juliol de 1932, la nul·litat de la concessió dels terrenys a Núria que la monarquia havia fet al bisbe d'Urgell per R.O. de 3 de maig de 1922. Més endavant ens estendrem en aquesta i en unes altres demandes que tindran el Santuari de Núria per subjecte de dret. El que ens interessa presentar, tot seguit, és el personal polític de gruix que successivament podrem relacionar amb l'afer. La nòmina ens ha de servir per emmarcar les reivindicacions específiques de l'Ajuntament de Queralbs en les d'unes altres mirades, les dels consellers i diputats de Catalunya, tots ells en l'òrbita política d'Esquerra Republicana de Catalunya, que reflectien, per damunt d'uns altres, el conflicte que es va establir entre l'Estat i l'Església catòlica espanyola, i entre la Generalitat de Catalunya i l'església catòlica catalana pel control d'uns símbols que identificaven la nacionalitat.

L'historiador Arnau González ha estudiat amb detall la trajectòria dels diputats catalans a les Corts constituents republicanes que, entre 1931 i 1933, per les particularitats històriques del moment, van pertànyer gairebé tots a ERC. L'abassegadora majoria republicana es va fonamentar en un projecte interclassista, populista i catalanista que se situava entre dos models desprestigiats. Perquè durant la contesa electoral la Lliga Regionalista havia fet seva la defensa de la monarquia i s'havia mostrat escorada en extrem en el conservadorisme. Uns altres partits de l'arc conservador i catalanista mostraven un tarannà excessivament elitista, la qual cosa era aprofitada pels oponents d'esquerres per atacar-los. Precisament, les esquerres van presentar-se als comicis amb uns representants que no havien mantingut vinculacions rellevants amb l'alta política, ni amb la cultura burgesa. En molts casos se'ls coneixia només per la seva vinculació al món polític local en el qual havien proposat canvis radicals.⁸⁰⁷

Davant d'una hegemonia semblant hem de recordar el que hem demostrat en la primera part, que el Núria de 1931 era el resultat de la concòrdia catòlic-burgesa que havia

⁸⁰⁷ GONZÁLEZ VILALTA, A. (2006). *Els diputats catalans a les Corts Constituents republicanes (1931-1933). Nacionalisme, possibilisme i reforma social*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat, p. 40

adaptat el model suís d'indústria de forasters a Montserrat i, posteriorment, impulsat la reforma i engrandiment del Santuari, així com la construcció del ferrocarril cremallera, des d'uns pressupòsits polítics, morals i econòmics que els eren consubstancials. Òbviament, la faramalla conservadora nurienca —en gairebé cap dels seus vessants si exceptuem l'element més característic, el ferrocarril elèctric que hi facilitava l'accés— no resultava vàlida per als homes que des de les eleccions del 14 d'abril de 1931 ostentaven el poder. Tampoc no ho resultava per a la corporació municipal de Queralbs que hem fet evident que de seguida va voler recuperar la confrontació amb el bisbe d'Urgell que havia mantingut el 1919 i el 1922-23 pel control dels terrenys de Núria, i que havia estat apaivagada pels sectors locals que havien demostrat la seva afinitat pel directori militar després de 1924. La nova fesomia política de Catalunya faria que l'Ajuntament de Queralbs no actués tot sol, sinó que va comptar en poderosos ressorts a Barcelona i a Madrid. Els que havien forjat els polítics republicans Francesc Macià Llussà, Miquel Santaló Parvorell, Carles Pi i Suñer, Manuel *Serra Moret*, Pere Mies Codina, Josep Dencàs Puigdollers, i Pere Coromines Muntanya, entre d'altres —dels quals Ángel Ossorio Gallardo en diria «señoritos de alpargata»—,⁸⁰⁸ que els veurem desfilar en major o menor mesura en les etapes dels diferents plets pel control de Núria fins el desembre de 1934.

Resulta, els polítics republicans catalans voldrien demostrar que Núria havia d'entrar en el nou ordre social quan van incloure-la, el 25 de setembre de 1932, en el periple que els representants de la República espanyola havien de fer per Catalunya, amb motiu de l'atorgament de l'Estatut d'Autonomia.⁸⁰⁹ Van decidir que Niceto Alcalá Zamora, president de la República Espanyola, acompanyat del cap de l'executiu, Manuel Azaña i diferents ministres i diputats al Congrés, visitarien les quatre capitals catalanes, i Núria.⁸¹⁰ Francesc Macià s'hi hauria avançat en una visita per Sant Gil. La revista satírica conservadora *D.I.C.* revelava l'existència d'un conflicte en aquests termes:

⁸⁰⁸ «Per als cronistes de la Lliga, com Pla, i també per als mateixos capitosts del partit, els polítics de l'Esquerra esdevenien la representació de la ignorància, incultura i ineptitud política més absoluta». Font: GONZÁLEZ VILALTA, A. (2006). *Els diputats catalans...*, p. 99

⁸⁰⁹ Recordem que els diputats catalans havien viatjat a Madrid, la segona quinzena d'agost de 1931, per lliurar el projecte d'Estatut d'Autonomia i la delegació havia estat passejada per l'Escorial, Toledo, Aranjuez i Àvila.

⁸¹⁰ «Pot dir que el senyor Alcalá Zamora anirà a Girona, Tarragona, Lleida i a Barcelona. No seria gens estrany que volgués anar a Núria». Declaracions de Jaume Aiguadé Miró, alcalde de Barcelona, a la premsa. Recollides per *L'Humanitat*, Any. 2. Núm. 252, 31 d'agost de 1932. No podem passar per alt que aquell primer de juliol l'Estat havia anul·lat la concessió feta al bisbe d'Urgell dels terrenys de Núria, feta el 1922. Per tant, la visita prevista tenia una marcada intencionalitat política.

Els èxits assolits en terres de Cerdanya pel Sr. Macià son inenarrables. O sinó, preguntin-ho a la gent de l'Hotel Montagut, als pobles de Ribes, Puigcerdà; el president de la Generalitat també ha visitat el santuari de Nostra Sr. de Núria, on tot fou alegria, car l'Olla gran entrà dins la xica que anys hi ha es venera en l'esmentat Santuari.⁸¹¹

Però el calendari oficial dels dignataris de la República es va tancar d'una altra manera. En primer lloc, la visita va resultar deslluïda perquè el president de la República no va desplaçar-se a Catalunya però, sobretot, perquè en el darrer moment Manuel Azaña i Francesc Macià també van despenjar-se de la comitiva que havia de visitar el Santuari.⁸¹² Per tant, quan es va dur a terme la visita la componien polítics de segon rang, encapçalats pel ministre de Marina, José Giral Pereira, i la diputada del PSOE, Margarita Nelken Mansberger, de la part espanyola, i pel conseller d'Economia, Manuel Serra Moret, acompanyat del governador civil de Girona, Claudi Ametlla Coll, de l'alcalde de Barcelona, Jaume Aiguader Miró i d'altres membres del Govern i diputats al Parlament, com Lluís Nicolau d'Olwer, Ramon Noguer Comet, Pere Coromines Muntanya, Manuel Carrasco Formiguera, Joan Layret Pons o Josep Xirau Palau, entre d'altres, de la catalana.⁸¹³ A Núria els va rebre Francesc Sañas Casals, secretari de l'ajuntament de Queralbs, en nom de Jaume Constans, l'alcalde. Les autoritats eclesiàstiques van ser decididament bandejades i significativament substituïdes per colles de pastors, amb jec, samarra i uns xaiets al coll, que voleiaven banderetes de la República Espanyola i de Catalunya.

El discurs que va fer Manuel Serra Moret a la concurrència política després del dinar ens permet copsar el significat de la visita.⁸¹⁴ El conseller d'Economia i Treball va aclarir als hostes que

⁸¹¹ *D.I.C.. Defensa dels Interessos Catalans. Any II. Núm. 83*, 3 de setembre de 1932. Pàg 8

⁸¹² «Se li pregunta [a Jaume Aiguader] què hi havia d'un suposat malestar existent entre els senyors Azaña i Macià, i l'alcalde el negà. L'anada a Montserrat del señor Azaña, en compte de visitar Núria fou perquè tenia febre el President del Consell de Ministres a causa d'una afecció gripal, i que no li convenia la Baixa temperatura de dalt del Pirineu» *La Veu de Catalunya. Any. 42. Núm. 11325*, 19 de setembre de 1932, p. 5; «Poco antes de la hora señalada para la partida se supo que no formarían parte de los excursionistas los señores Azaña, Macià, Casares Quiroga, Marcelino Domingo, Jaime Carner y Luís Bello. Ni que decir tiene que la ausencia de las destacadas personalidades motivó los naturales comentarios, no faltando quienes preguntaban con insistencia la causa de tan imprevisto suceso político» Font: *El Diluvio. Año 75. Núm. 732*, 27 de setembre de 1932, p. 10;

⁸¹³ «A l'estació [de Ribes de Freser] acudí molta gent per tal de veure de prop aquest exemplar de sectarisme dit Azaña; mes quan els digueren que sols venien la Nelken, grotescament maquillada, en *Serra Moret*, l'Apotecari ministre Giral i demés comparses, el nostre *pueblo* posà cara de pomes agres» Font: *D.I.C.. Defensa dels Interessos Catalans. Any II. Núm. 68*, 8 d'octubre de 1932. Pàg 14

⁸¹⁴ La premsa satírica dretana va fustigar ERC per l'acte de Núria. *D.I.C.* els acusava que «el banquet de Núria costà 75 pessetes cobert. Paga, paga, *pueblo soberano*, que els redemptors s'atipen a les teves costelles. A Núria els de la Generalitat no invitaren al banquet a cap membre de l'Administració del Santuari

us hem portat aquesta vall pirinenca, als peus d'aquesta verge humil i pobra, perquè així coneguéssiu la millor de les nostres intimitats. Aquí fou on es redactà el primer Estatut que va servir per arribar a l'Estatut aprovat; fou escollit aquest lloc, perquè aquí molt a la vora, fou on es refugiaren els visigots que fugien dels àrabs. Potser ells no comprenien el que el temps havia de portar, però en llur actitud demostraren les virtuts de la nostra raça: la sobrietat i la resistència, puix que aquí es resistiren durant 80 anys a la seva influència i al seu setge. Aquí també lluitaren els nostres homes llegendaris com el comte Arnau. Venint aquí us fem conèixer les nostres intimitats i aquí és com si us haguéssim obert el cor; us hem portat al si de la nostra intimitat.⁸¹⁵

La presència de consellers i diputats que manifestaven el desig de subvertir el vell ordre establert a Núria —en la previsible avantsala de subvertir-lo a Montserrat— ens ha d'interrogar sobre el nou que volien instaurar, que no era cap altra que el del binomi pàtria-ciutadania —socorregut per la mitificació d'uns boirosos herois cívics que, com a la Suïssa de Guillem Tell, havien habitat les muntanyes—, que hauria de substituir el de pàtria-religió en la construcció de l'imaginari de la identitat nacional a la qual també se li volia regalar una residència a la muntanya, simbòlicament parlant, per posar-la a disposició de les classes populars.⁸¹⁶ En una perspectiva complementària Enric Ucelay ha explicat que els republicans catalanistes «van pensar —justificadament— que estaven cridats per la història a conciliar per sempre més capital i treball, camp i ciutat, a construir

ni la Junta del Santuari. Malgrat l'abundor de coberts dels banquet preparats; tants, que tingueren que fer-los ocupar per policies, pastors i empleats de la via. De tot ço que fes olor a sagristia no en volgueren ni rastre» (Font: *D.I.C.. Defensa dels Interessos Catalans. Any II. Núm. 68*, 8 d'octubre de 1932, p. 14). Contràriament, *La Veu de Catalunya* assegurava que l'església va ser representada per l'arxiprest de Ribes i apoderat a Núria del bisbat de La Seu d'Urgell, Sr. Massó. El diari conservador va destacar, del discurs de *Serra Moret*, que «diu que els han portat prop d'aquesta verge pobra i humil de Núria perquè coneguessin alguna de les nostres més preades intimitats catalanes» (Font: *La Veu de Catalunya. Any 42. Núm. 11323*, 27 de setembre de 1932, p. 3).

⁸¹⁵ Segons la premsa contrària als republicans, *Serra Moret* va fer el parlament en castellà. Les mateixes fonts indiquen que Jaume Constans, alcalde de Querolbs, va dirigir-se en català al ministre de Marina. *La Publicitat*, 27 de setembre de 1932, p. 4.

⁸¹⁶ Sobre les vertaderes intencions dels polítics d'ERC en aquests àmbits simbòlics, llavors al poder, Josep Massot ha escrit que «políticament, Montserrat no era un bloc compacte. En línies generals, podem afirmar que havia seguit un camí de catalanització progressiva al llarg del segle XX i que, després de sofrir humiliacions i vexacions durant la Dictadura de Primo de Rivera, havia acollit la República i l'Estatut amb esperança. L'abat Marçet havia seguit una política de bona entesa amb el govern de la Generalitat, "els personatges més influents" de la qual, "com Gassol, Dencàs, Nicolau d'Olwer, Aguader i Companys mateix", donaren repetides seguretats i constants mostres de simpatia al monestir. Val a dir, però, que a la comunitat no mancaven —eren poquíssims, si hem de fer cas a Tobella— els qui "no prestaban fe a semejjantes manifestaciones de pura cortesía, cuando no de interés político. No se ignoraban de hecho algunas manifestaciones de dichos amigos, en las cuales exponían su parecer de convertir Montserrat en un centro de cultura y de turismo para Cataluña, con exclusión naturalmente de los Monjes que lo habitan.» En: MASSOT MUNTANER, J. (1984) *La Guerra Civil a Montserrat*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat. Pàg. 98-99. No tenim cap dubte que el testimoni de Tobella reflecteix el plet obert a Núria.

la Catalunya del futur en base a una reforma social que consistia a massificar el projecte de *cultura cívica* dels regionalistes».⁸¹⁷

Reprenem el fil d'Arnau Gonzàlez per remarcar el que els fets demostraven amb claredat: que l'Ajuntament de Queralbs s'aliava amb la Generalitat i aquesta també ho feia amb el poder de l'Estat —com havia demostrat la promulgació de l'Ordre Ministerial de 1er de juliol de 1932— en un moment en què s'establia una majoria republicana catalanista d'esquerres que s'apropava a la majoria parlamentària global de les Corts, «on dominaven les esquerres liderades pel PSOE i el PRS i l'Acció Republicana de Manuel Azaña. La representació catalana a Madrid era, per primera vegada en la història parlamentària espanyola, una majoria d'esquerres i catalanista».⁸¹⁸

Durant aquelles setmanes de setembre el Govern Civil de Girona exposaria a la informació pública l'autorització que FMGP havia sol·licitat per a la construcció d'un funicular aeri que partís del Santuari i s'enlairés al Coll de Finestrelles. També, recollien les primeres notícies de l'interès de Locomoción y Transportes, SA (LOTRA) per a la construcció d'un hotel-xalet a la Coma del Clot, després que havia estat encarregat el projecte a l'arquitecte Lluís Bonet Garí.⁸¹⁹ La Societat contemplava l'estira i arronsa per Núria i no perdia l'esperança que, entremig de les trifulgues polítiques, el negoci a Núria arrencaria.

La Generalitat tenia un pla i les comarques de muntanya, també

Quan va ser proclamada la República la Generalitat va actuar decididament en la dinamització del sector turístic de la mateixa manera que ho havia fet la dictadura de Primo de Rivera. Però en modificaria el to. Saida Palou ha estudiat l'Oficina de Turisme de Catalunya i el Patronat de Turisme de Catalunya.⁸²⁰ Els estudis de Palou mostren la presència en aquells organismes autonòmics d'alguns dels homes que seran decisius en

⁸¹⁷ UCELAY-DA CAL, E. (1982). *La Catalunya populista. Imatge, cultura i política en l'etapa republicana (1931-1936)*. Els Orígens/La Magrana, p. 342

⁸¹⁸ GONZÁLEZ VILALTA, A. (2006). *Parlamentaris catalans a les Corts constituents republicanes. 1931-1933*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat, p. 80.

⁸¹⁹ Arxiu Històric del Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya (AHCOAC). Fons Lluís Bonet Garí, C2086/240-Pressupostos, notes tècniques, còpies d'un fragment d'una obra literària i 35 plànols; H128H/4/.1-240.16: Plànols d'emplaçament, plantes, seccions, façanes, alçats i detalls, També a. AHG Fons Delegació Provincial d'Agricultura (Estat), 643.

⁸²⁰ Palou i Rubio, S. (2011). [Tesi Doctoral], *Barcelona, destinació turística. Promoció pública, turismes, imatges i ciutat (1888-2010)*. Universitat de Barcelona.

els plets per Núria. La relació no pot ser de cap manera casual, sinó necessària, pel fet que considerem que el Santuari havia de constituir una de les pedres angulars del nou model turístic popular que pretenia bastir la Catalunya republicana.

El gener de 1932 es va constituir a Barcelona la Federació de Turisme Catalano-Balear, impulsada des del departament d'Economia i Treball que dirigia Manuel Serra Moret. La iniciativa volia «recollir les aspiracions dels sectors que representen els interessos veritables del nostre turisme, procurar la seva unió i ajudar la seva obra, dintre d'una organització autònoma a la qual puguin quedar confiats els serveis de caràcter turístic».⁸²¹ La presidència de l'entitat va ocupar-la Francesc Maspons Anglasesell, que trobem relacionat amb FMGP, perquè havia difós la iniciativa a Núria des de la presidència del CEC (1927-1930) i des de l'estreta relació familiar que mantenia amb Josep Rogent Pedrosa. FMGP s'adheriria l'11 d'abril de 1932 a la Federació de Turisme Catalano-Balear i designaria Ramon Puértolas el seu representant en l'entitat.⁸²²

No gaire temps més endavant, el juny de 1932, va ser creada l'Oficina de Turisme de Catalunya (OTC), novament sota l'impuls de Manuel Serra Moret, que «va creure en la conveniència d'una gestió pública i autònoma del turisme català». Palou remarca que l'OTC es va constituir abans de l'aprovació de l'Estatut i d'haver-se efectuat cap traspàs de competències.⁸²³ Quan pel setembre va ser aprovat l'Estatut es va procedir a l'oficialització de l'entitat, que resultaria transformada el mes de gener de 1933 en Patronat de Turisme de Catalunya (PTC). Amb la transformació seria reconeguda corporació oficial de Catalunya per decret de 10 de juny, que signaven els consellers Primer, Carles Pi Sunyer, i el d'Agricultura i Economia, Pere Mias Codina. A ambdós polítics també els trobarem vinculats als moviments de l'Ajuntament de Queralbs, en relació a Núria. Encara al PTC, a més de del representant d'FMGP, hi trobarem l'enginyer Lluís Creus Vidal, antic col·laborador del bisbe Justí Guitart a Núria, que des de 1933 hi representaria la Federació d'Entitats Excursionistes de Catalunya.⁸²⁴ Més endavant, a principis de 1934, s'afegirà un personatge als que ja hem conegut que adquirirà una gran transcendència en la resolució final del plet de Núria per la barreja d'interessos que

⁸²¹ «Constitució de la Federació de Turisme de Catalunya i Balears» *La Publicitat*, edició de 24 de gener de 1932. Recollida per: PALOU RUBIO, S. (2011) [Tesi Doctoral]. *Barcelona, destinació turística...*, p. 200.

⁸²² *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió d'11 d'abril de 1932. FGC Fons FMGP [9008/01]

⁸²³ PALOU RUBIO, S. (2012). *Barcelona, destinació turística. Un segle d'imatges i promoció pública*. Edicions Vitel·la, p. 206.

⁸²⁴ Arxiu de la Diputació de Barcelona. OPP/5135

representava: l'enginyer Ferran Cuito Canals, aquí, en qualitat de president del PTC.⁸²⁵ El PTC es dissoldria l'octubre de 1935, com afirma Saida Palou, «sense haver aconseguit la majoria dels seus propòsits».⁸²⁶ En la xarxera del període provisional de l'Oficina i el decret de constitució del Patronat de Turisme de Catalunya se'ns apareixen les dificultats per incorporar l'orientació pública que promovia la Generalitat en un negoci que havia estat gestionat des de l'esfera privada, especialment des de la SAF. Novament recorrem a Palou, que ha assegurat que «aquesta divergència de criteris va allunyar l'OTC de la SAF, que si bé van saber coexistir, no van aprofundir en les seves relacions».⁸²⁷

La diferència de criteris s'havia fet palesa al Parlament en la sessió del 30 de desembre de 1932, en què havien d'aprovar-se els pressupostos per al 1933. El diputat Lluís Duran Ventosa, de la Lliga Catalana, després de remarcar que el turisme tenia una gran importància i que calia una reflexió «sobre els perills que pot representar el que s'emprenqui una política de turisme com s'ha vingut fent a l'Estat espanyol», va demanar al Govern que rebaixés el pressupost assignat al foment del turisme amb l'argument que aquest afer ja el gestionava la Sociedad de Atracción de Forasteros (SAF), sense cap cost per a l'erari públic (Taula 55). La resposta no va venir del conseller d'Agricultura i Economia, Antoni Xirau Palau, al departament del qual estava assignada l'Oficina, sinó del seu predecessor en el càrrec, el diputat Manuel Serra Moret, que ja hem conegut per la seva relació amb l'afer de Núria i que encara l'hi tornarem a trobar.

⁸²⁵ Ferran cuito Canals, enginyer industrial. Era gendre d'Amadeu Hurtado. Va ocupar la direcció de la Secretaria d'Indústries de la república Espanyola (1931-1933). Dirigiria el PTC, entre 1934 i 1936. Durant la Guerra Civil viatjaria per Europa per fer compres de material de guerra per a la República. Al mateix temps, es relacionava amb Ventosa Calvell a LOTRA, S.A., empresa de l'òrbita Sofina de la qual n'era el director. Amb Núria es relacionarà com a president del PTC i com a director de LOTRA. Existeix una extensa biografia de Ferran Cuito, elaborada per Guillermo Lusa Monforte. Font: LUSA MONFORTE, G. (2020). «Ferran Cuito Canals, Ingeniero Industrial y Político». *Quaderns d'història de l'enginyeria*, vol. XVIII.

⁸²⁶ PALOU RUBIO, S. (2021) «Excursionisme, paisatge i organització turística durant la Segona República: la celebració de la conferència Pro Costa Brava l'agost de 1935». *Annals de l'Institut d'estudis Gironins*. Vol. LXII, p. 649

⁸²⁷ PALOU RUBIO, S. (2011). *Barcelona, destinació turística. Promoció pública, turisme, imatges i ciutat (1888-2010)*. Universitat de Barcelona (Tesi doctoral). p. 361

Taula 55. Despeses de l'Oficina de Turisme de Catalunya, al pressupost de la Generalitat per al 1933.

Oficina central de Barcelona: persona, lloguer i despeses generals	59.600 ptes.
Oficines de Portbou, La Jonquera, Puigcerdà, Girona i Tarragona: personal, lloguers i despeses generals	23.200 ptes.
Per a l'edició d'impresos i fullets de propaganda	15.000 ptes.
Subvenció a la Societat d'Atracció de Forasters	1.500 ptes.
Per subvencionar els serveis i propaganda del Sindicat local d'iniciativa	7.500 ptes.

Font: *Diari de Sessions del Parlament de Catalunya*. Sessió del 30 de desembre de 1932

Moret va explicar als diputats el motiu pel qual la Generalitat havia assumit la gestió de l'Oficina de Turisme de Catalunya, que va vincular-lo a la necessitat d'evitar el desmantellament del Patronato Nacional de Turismo (PNT), després d'una negociació amb l'Estat que els havia proporcionat 20.000 pessetes per mantenir les funcions dels traductors contractats per atendre els turistes a La Jonquera, Portbou, Puigcerdà i Barcelona. El gruix argumental del diputat va consistir a rebatre l'afirmació de Duran sobre la necessitat de mantenir la iniciativa turística exclusivament en mans del sector privat. Moret defensava que només una oficina pública podia oferir la garantia de qualitat i equanimitat en la informació turística i que aquesta era la missió principal de l'OTC, la de construir una imatge pública homogènia de la destinació turística de Catalunya. L'Oficina havia de servir, a més, per a la racionalització de la distribució de la propaganda en les principals capitals del món, a la vegada que havia de recollir les estadístiques de visitants que els proporcionessin els sindicats locals d'iniciativa. Citava exemplarment el de Puigcerdà per l'acció que feia al Pirineu.⁸²⁸

La picabaralla entre el Govern i l'oposició pel control de la imatge turística ens suggereix que el territori també tenia un pla per a la dinamització del turisme, i que des de la Cerdanya i el Ripollès el tenien per al Pirineu. Les propostes les expressarien des dels sindicats de foment del turisme a partir de 1932. La iniciativa comarcal no s'havia fet de pregar perquè, a les comarques pirinenques i especialment al Ripollès, «la qüestió batallona de nostres dies i de nostres llocs és el foment del turisme».⁸²⁹ La premsa local d'aquests primers compassos de la República anava plena de reflexions sobre la riquesa turística de les muntanyes i dels beneficis de dedicar-les al turisme. Des de la perspectiva que oferien els nous temps Joan Lladó Casanovas, col·laborador de la publicació ribetenca *Petrària*, afirmava en relació a la iniciativa turística pirinenca que

⁸²⁸ *Diari de Sessions del Parlament de Catalunya*. Sessió de 30 de desembre de 1932, p. 243-244.

⁸²⁹ *Petrària*, edició de 21 de febrer de 1932, p. 3

podem donar per descartada tota eventualitat de tornar a l'autèntic cavernarisme del vuitcens amb les seves rivalitats d'un egoisme baix de sostre. Sortosament, en aquest aspecte, els temps són ben canviats i ja ningú no dubta de la necessitat de substituir la reclosió localista per la coordinació i la col·laboració.⁸³⁰

Per acabar de comprendre les actituds de la Generalitat, de l'Ajuntament de Queralbs i del bisbe Guitart, a Núria, en aquests anys, cal que hi encaixem, en unes pinzellades, el futur turístic que aquestes comissions locals consideraven convenient per a les muntanyes de Catalunya.

El mes de maig de 1932 el conseller d'Economia i Treball, Manuel Serra i Moret i el delegat de turisme a Puigcerdà, Manuel Vesa, havien anunciat la redacció d'un pla general d'organització del turisme al Pirineu, que patrocinaria la Generalitat de Catalunya en el qual per força havia d'encaixar-hi Núria.⁸³¹ Pel juliol Vesa va iniciar una campanya al territori per promoure la creació de sindicats de turisme. Francesc Maspons Anglases, president de la Federació de Turisme Catalano-Balear, s'hi va sumar per explicar el que considerava que el país necessitava, que resumia en «la necessitat d'una acció conjunta de totes les comarques pirinenques bàsicament turístiques», mentre reclamava de l'Estat i la Generalitat la millora de les carreteres d'accés al Pirineu, i encara unes altres que «haurien d'arrodonir els circuits turístics indispensables si es vol que els Pirineus obtinguin el valor que naturalment els pertoca».⁸³² La resposta comarcal havia de formular-se a través de la creació de societats de turisme que, intuïm, haurien de reemplaçar les velles societats d'iniciativa creades des de principis del segle XX per l'aliança catòlic-burguesa que havia prefigurat la simbologia muntanyenca. Així, pel juny es creava la Societat de Foment del Turisme de Ripoll.⁸³³ Tot seguit, el mes d'agost, la de Ribes de Freser, després que el 21 de juny Manuel Vesa havia formulat la petició a l'ajuntament, a la qual van formalitzar-hi l'adhesió altres agents econòmics de la vall, entre ells, l'enginyer Àngel Alfonso de Luna per part d'FMGP.⁸³⁴ A finals de setembre feien el pas La Seu i Andorra, «que vindran a ser una anella més de l'organització turística

⁸³⁰ *Petrària*, edició de 6 de març de 1932, p. 2

⁸³¹ *La Veu de Catalunya*, edició de 9 de maig de 1932, p. 5

⁸³² *Ceretània*, edició de 14 de juliol de 1932, p.3

⁸³³ La creació de l'entitat va tenir lloc el 25 de juny, a l'Ajuntament de Ripoll. Font: *Altaveu*, edició de 2 de juliol de 1932, p. 3.

⁸³⁴ Coneixerem Àngel Alfonso de Luna en la tercera part del treball. *Petrària*, edició de 7 d'agost de 1932, p. 4. També a: *La Veu de Catalunya*, edició de 8 de juliol de 1932, p. 6.

de les nostres comarques pirinenques». ⁸³⁵ Ben aviat els seguiria Camprodon, que crearia la societat de foment del turisme abans d'acabar l'any (Taula 56).

Taula 56. Representants dels sindicats locals de turisme a la Primera Assemblea dels Sindicat de Turisme Pirinencs, gener de 1933.

Sindicat de turisme de Ripoll	Zenó Puig, president; Lluís Castell, Ramon Pla, Antoni Planes, Francesc Palau, Antoni Escalé, Martí Tubau
Sindicat de Turisme de Camprodon	Francesc Palau
Sindicat de Turisme de Ribes	Antoni Font; Gil Pau i Prat
Sindicat de Turisme de Puigcerdà	Jaume Bragulat, Josep M. Vidal, Francesc Artsió; Manuel Arró
Sindicat de Turisme de la Seu d'Urgell	Joan Guardiet
Sindicat de Turisme de la Vall d'Aran	Joan Adamà
Sindicat de Turisme de les Valls d'Andorra	Sense assistència, envien adhesió
Serveis de Turisme de la Generalitat	Manuel M. Vessa (assessor tècnic)

Font: Elaboració pròpia a partir d'*Altaveu*, edició de 12 de març de 1932

Quan va ser formulada l'anella va tenir lloc al Saló de Sessions de l'Ajuntament de Ripoll, el 29 de gener de 1933, la Primera Assemblea dels Sindicats de Turisme Pirinencs. Hi van assistir els representants de Ripoll, Camprodon, Ribes de Freser, Puigcerdà, La Seu d'Urgell i de la Vall d'Aran, mentre que Andorra va mostrar l'adhesió i va delegar en La Seu. El desenvolupament de l'assemblea va acollir quatre ponències relatives a (1) la necessitat d'obtenir recursos propis per desenvolupar les funcions dels sindicats de turisme a partir de la imposició d'una taxa turística, (2) la reglamentació legal de les funcions que li eren escaients, (3) la creació i promoció de la marca turística Pirineu Català, sobretot, entre el turisme francès a causa del canvi favorable de moneda i de la debilitat de la demanda interior i (4) la creació d'una entitat superior que s'anomenés Foment del Turisme del Pirineu Català, composta pels presidents del sindicats de turisme pirinencs. En la cloenda, les quatre conclusions van ser comunicades al Conseller d'Economia, Joan Selves Carner, i transmeses per telegrams a Manuel Serra Moret, que havia sortit del Govern i era diputat a les corts espanyoles per ERC, i al president del Sindicato Nacional de Turismo. Ripoll, a més, adoptaria una iniciativa singular de promoció: organitzaria uns Cursos de Vacances «per a estrangers, alumnes d'universitat i per a mestres» ⁸³⁶

⁸³⁵ *Ceretània*, edició de 2 d'octubre de 1932, p. 5

⁸³⁶ Els cursos haurien de celebrar-se del 29 de juliol al 31 d'agost. Font: *Altaveu*, edició de 12 de març de 1932.

Més enllà de les ponències l'assemblea va debatre unes altres qüestions entre les quals la dels transports té per a nosaltres un fort interès pel fet que revela l'existència d'algunes disfuncions que van perjudicar les facilitats previstes per FMGP en la connexió del seu tren a Núria amb Barcelona. Perquè semblantment a allò que havia passat quaranta anys enrere, quan la baixa freqüència de trens de la companyia NORTE havia dificultat l'accés dels romeus al cremallera de Montserrat, en la inauguració del Transpirinenc s'havia repetit la situació i l'oferta de trens des de Barcelona se la considerava excessivament migrada per satisfer les expectatives turístiques del territori. D'aquesta situació no només semblava que havia de ressentir-se el cremallera de Núria, sinó també les empreses d'autocars que des de Ripoll oferien viatges de turisme a la regió de Camprodon i Setcases o a d'altres punts, certament escassos, on hi arribessin les carreteres.

Després d'aquell esdeveniment, Manuel Vesa, en qualitat de delegat de turisme de la Generalitat al Pirineu, va realitzar una intensa tasca propagandista i pedagògica. En relació a la propaganda va facilitar la producció de fulletons publicitaris, de cartells i la publicació en la premsa barcelonina d'articles de reclam. En l'aspecte pedagògic va voler posar al damunt de la taula el caràcter del paisatge pirinenc, que considerava escàs de boscos perquè satisfés la imatge que el turisme s'havia fet de la muntanya. Recordem ara que la repoblació forestal havia estat un dels elements primordials en la concessió de la Vall de Núria al bisbe Guitart per part de l'Estat, el 1922, i un motiu de controvèrsia amb l'Ajuntament de Queralbs. Per tant, l'adequació del territori a la imatge convencional del paisatge alpí constituïa un dels primers afers a resoldre en la nova etapa. Les crides de Vesa mostraven, en definitiva, que els interessos turístics que s'imposaven demanaven més bosc. Ho demanava públicament als ajuntaments pirinencs des de les pàgines de *Ceretània*, el novembre de 1932. Vesa es lamentava que el Pirineu, i sobretot la Cerdanya, apareixia pelat. Entenia que el bosc era un recurs econòmic, pel valor de la fusta, però també paisatgístic perquè, de tenir-lo, el Pirineu es compararia en tot «a altres terres tan o més belles» perquè «ens ho han dit anants i vinents, residents i estiuejants».⁸³⁷

Tanmateix, la relació entre l'Oficina de Turisme de Catalunya i els sindicats locals no devia funcionar de la manera prevista per Serra Moret. Vesa havia remarcat, durant l'assemblea fundacional de 1932, que hi era només per proporcionar assistència tècnica,

⁸³⁷ VESA, MANUEL. «Un esforç, Ajuntaments!» *Ceretània*, edició de 27 de novembre de 1932, p. 7.

i que la veu i la responsabilitat era cosa dels sindicats locals de turisme. La voluntat de construir la imatge coherent i unificada que promovia l'OTC i posteriorment el PTC topava amb el fet que els membres directors dels sindicats decidien en darrera instància els continguts perquè eren els que duïen el negoci turístic entre mans. Veiem, a més, en el cas dels sindicats del Ripollès que la seva creació no va quedar al marge de la picabaralla política.⁸³⁸

Per tant, la tensió que havia mostrat el xoc dialèctic al Parlament, entre Duran Ventosa i Serra Moret, que a Núria escenificava el plet interposat pel bisbe Guitart contra l'Estat, fàcilment es devia traslladar a l'àmbit dels sindicats locals, o vici versa. Encara, després dels fets del 6 d'octubre els afers turístics passarien a la conselleria regida per Joan Vallés i Pujals, de la Lliga Catalana, que aviat coneixerem d'informant de l'advocat Santiago Masó i del bisbe Guitart en l'afer de Núria. De resultes, l'actitud de la Generalitat bascularia en aquells anys cap a la iniciativa privada, com havia demanat Duran Ventosa al Parlament el desembre de 1932, i limitaria decisivament la construcció d'un missatge unificat i oficial. Per acabar-ho d'adobar, encara que pugui resultar anecdòtic, les pàgines de *El Pirineo*, *Ceretània* o *Petrària* ens mostren que quan algun dels col·laboradors locals dels sindicats proposava la seva visió del turisme al Pirineu, se les tenien entre ells. L'experiència, però, faria veure als sindicats de turisme pirinencs una amenaça decisiva en la viabilitat de la construcció turística de les muntanyes de Catalunya, en aquells anys: l'estacionalitat de les noves vacances obligatòries, decisivament centrades en la segona quinzena del mes d'agost, i els canvis en el patró de consum turístic, que basculava decisivament a la costa.

⁸³⁸ El setmanari conservador i catòlic *Altaveu* la mostrava clarament, per al cas de la creació del Sindicat a Ripoll: «Assistiren a la reunió, els senyors següents: Zenon Puig, Lluís Castell, Modest Sayós, Josep Masoliver, M. Tubau, Rarnon Clos, Daniel Maídeu, Josep M. Moreno (el del Foment de la Sardana), Francesc Palau per la redacció d'ALTAVEU. Deixaren d'assistir-hi, els senyors Soter Casadesús, Josep Segura, Josep Vives Fíguerola, Rossend Herrero, Manuel Mír, Josep Portell, Josep Mas Tió i Onofre Puig. Solament aquest últim s'excusà i renuncià el convit per raons que no volem escatir. La resta, ni s'excusaren tan sols, la qual cosa no deixa de constituir un mancament als deures de la més estricta ciutadania, la qual no viu ni es nodreix de vida contemplativa, í sí de l'exercici continuat dels deures i drets que a qualsevol moment vulguin imposar-nos.» En: *Altaveu*, edició de 2 de juliol de 1932, p. 3.

3. Els plets per Núria (1931-1934)

Hem descrit, en apartats anteriors d'aquest capítol, la confrontació que va establir-se entre el bisbe d'Urgell i l'Ajuntament de Queralbs fins i tot abans de la promulgació de la Reial Ordre de 3 de maig de 1922, i la manera en la qual havia estat apaivagada pels sectors afins al directori militar, entre el 1924 i el 1931. La violència latent entre les parts es va tornar a posar de manifest tan bon punt una nova situació política, l'adveniment de la República espanyola, va somoure les relacions de poder que havien estat fixades per la força el 1924. Era del tot evident que la construcció del ferrocarril no havia fet sinó contrariar encara més les parts en conflicte, perquè el consideraven el catalitzador dels canvis que uns i altres havien previst per a la Vall de Núria i perquè la seva construcció havia estat justificada pels els beneficis de tota mena que hi aportaria. Naturalment, tots perseguïen l'aprofitament dels previsibles guanys econòmics i morals. Les posicions irrenunciabls —potser caldria dir-ne, *les ambicions irreconciliables*— van desembocar en diferents plets que es van haver de resoldre als jutjats. Tant és així que, durant gairebé quatre anys, la Vall de Núria va trobar-se en el centre d'un litigi que no era sinó la transposició d'uns altres litigis que es lliuraven a escala general de país, tot i que aconseguís de mantenir el caràcter particular de la seva situació. No és gratuït, doncs, que afirmem que sense la presència del ferrocarril el devesall de conflictes del moment no hauria arribat a Núria, no hi hauria hagut cap plet pel domini de la vall, d'aquí la pertinença d'ocupar-nos-en en la recerca.

Només proclamada la República...

El 31 d'agost de 1931 l'Ajuntament de Queralbs va presentar una demanda al Tribunal Contenciós Administratiu de Girona que perseguia l'anul·lació, la revocació i

que fossin deixats sense efecte ni valor jurídic els acords de l'Ajuntament de Queralbs, reunit en Ple el dia 15 de juny de 1924.⁸³⁹ El plet el presentaven, per part de l'Ajuntament, l'advocat Artur Vallés Rigau⁸⁴⁰ i el procurador Ramon Batlle de Pagès i els acords que es volia denunciar havien estat presos per l'alcalde Joan Tubau i els regidors Pere Auquer, Ramon Palau, Josep Riqué, Vicent Tubau i Isidre Bonada.

La demanda perseguia deixar sense efectes els acords del Ple de l'Ajuntament de Queralbs que havien estat presos amb posterioritat al 15 de juny de 1924, quan la corporació l'havia passat a presidir Joan Tubau, quan els alcaldes havien estat posats a dit pel directori militar. Els arguments de la part acusadora es fonamentaven en el Decret de 15 d'abril que obria la porta a la revisió de l'activitat normativa duta a terme durant la dictadura.⁸⁴¹ En conseqüència, el demandant exigia la revocació del conveni dut a terme entre l'Ajuntament de Queralbs i el bisbe d'Urgell, Justí Guitart, el 24 d'agost de 1924, sobre els drets del prelat a Núria; l'anul·lació de l'acord de l'Ajuntament, de 2 de gener de 1926, pres pel llavors alcalde Pere Martí, sobre la indemnització que havia de rebre el municipi; l'acta de 30 de setembre de 1926 que recollia l'acceptació de l'ingrés que provenia de la taxació feta pel pèrit tercer en la discòrdia pels terrenys de la Vall de Núria; i, també

todo lo que se haya ejecutado en referencia al monte de Extremera, por el perito-árbitro, por el Ayuntamiento, por las comisiones nombradas por éste y, especialmente, la ocupación en el Santuario de Nuria de 1860 m² para la ampliación de la central eléctrica, salto de agua y añadidos.⁸⁴²

La part afectada per la demanda, el bisbe d'Urgell, es va prendre un temps abans d'intervenir-hi absorbit com efectivament estava per altres problemes del bisbat. No seria fins el 23 de novembre que el procurador del bisbe, Estanislau Aragó Masó, no es presentaria als jutjats per respondre-la amb uns arguments que es fonamentaven en la falta de personalitat jurídica de l'actor. A voltes d'aquest argument, l'advocat Santiago Masó Valentí havia escrit al bisbe d'Urgell Justí Guitart per reconèixer-li que el que considerava

⁸³⁹ AMGI. Fons Santiago Masó Valentí. Contenciosos. Exp. 19876/1553/2210

⁸⁴⁰ L'advocat Artur Vallés Rigau havia estat alcalde de Girona entre 1910 i 1914. En la seva mort, el març de 1936, el diari *L'Autonomista* afirmava que «era un bon advocat dels justament classificats honestos en l'exercici de la seva professió. [...] Es pot dir en justícia que el señor Vallés i Rigau no deixa un sol enemic.» *L'Autonomista*, 6 de març de 1936, p. 2.

⁸⁴¹ NAVARRO DE LUJÁN, V. (2014). *Entre la reforma y la revolución. La labor del Gobierno provisional de la Segunda República Española (abril-octubre, 1931)*. [Tesi doctoral]. Universitat de València, p. 39

⁸⁴² AMGI. Fons Santiago Masó Valentí. Contenciosos, Exp. 19876/1553/2210

més prudent, en aquell moment, era presentar un dilatòria amb l'objectiu de retardar l'execució del procediment. Però el 18 de maig de 1932, des dels jutjats, els va ser comunicat que es desestimava l'al·legació que havien presentat en defensa dels interessos del bisbe. El cas anava endavant.⁸⁴³

El que ens ha de cridar l'atenció en aquesta primera acció de l'Ajuntament de Queralbs contra el bisbe d'Urgell és l'evidència que els interessos lesionats que llavors es presentaven estaven relacionats explícitament amb l'activitat agropecuària dels ciutadans del municipi. Per als demandants, la repoblació forestal que havia d'emprendre's, segons la R.O. de 3 de maig de 1922, condemnava les pastures que eren la riquesa de la Vall, i l'aliment dels animals que hi pasturaven, el fonament de l'economia de Queralbs. Ara bé, la dita repoblació mai no havia estat duta a terme i el bestiar encara campava lliurement pels voltants del Santuari. Òbviament, l'argument era d'oportunitat. Volien presentar el plet de Núria com un més d'entre els que s'establien pels drets de propietat de la terra, quan la República s'obria a la reforma agrària, emfasitzat pel conflicte religiós, perquè el titular no era un subjecte laic, sinó la Mitra d'Urgell. Podem recordar, ara, que el 6 de juliol de 1931 havia estat presentat un avantprojecte de Constitució en què es destacava la separació entre l'Estat i l'Església, moment a partir del qual els anticlericals havien aprofitat per reforçar el seu discurs laïcista i, els conservadors, el que els vinculava a l'església catòlica. Per tant, i en connexió amb les campanyes hostils de què era objecte el bisbe Justí Guitart pel fet que ostentava el terrenal títol de copríncep d'Andorra, la de l'Ajuntament de Queralbs pretenia abordar-lo pel mateix costat, pel de detentor d'unes propietats terrenals que, pel que devien considerar els demandants, no li pertocaven.⁸⁴⁴

Ascendim uns graons en el context per adonar-nos que el conflicte religiós, a l'Estat, va aprofundir-se com més endavant anava en el temps. També ho va fer la conflictivitat d'índole agrària. La suma d'ambdós factors ens fa pensar que va ser precisament l'evolució general dels esdeveniments la que va fer que tot aquell personal polític que hem esmentat en el capítol precedent, vinculat a Esquerra Republicana de Catalunya, trobés una comunitat d'interessos en la disputa per la titularitat del Santuari

⁸⁴³ AMGI. Fons Santiago Massó Valentí. Contenciosos, Exp. 19876/1553/2210

⁸⁴⁴ A tall d'exemple, l'Ajuntament de Queralbs va voler significar la nova relació de poder amb el Santuari assenyalant-li tots els dies hàbils, entre les 10 i les 11 hores del matí, perquè els seus responsables es presentessin en les dependències municipals per lliurar la declaració diària de moviment de viatgers. Font: Ajuntament de Queralbs, Arxiu. Correspondència 1932-1933.

de Núria amb les pretensions de l'equip de Govern municipal de Queralbs. En conseqüència, el procediment que es debatia als jutjats de Girona va ser *escalat* a Madrid. Ho evidencia el fet que Miquel Santaló Parvorell, diputat per la província de Girona i alcalde de la capital provincial, insistís durant la primera setmana de maig de 1932 al director general de Montes, Pesca y Caza, sobre la resolució de dos expedients que havia incoat l'Ajuntament de Queralbs, que havien estat redactats per l'advocat Artur Vallés Rigau. Els expedients de l'advocat gironí perseguïen, com ja sabem, la recuperació «de la parte de la montaña de Nuria, que se cedió al Sr. Obispo de Urgel». Havien estat tramesos al Districte Forestal de Barcelona, Girona i Balears el dia 12 d'abril.⁸⁴⁵ La insistència de Santaló va obtenir resultat. El dia 29 d'abril va ser informat pel cap del districte forestal l'expedient que sol·licitava la devolució de la part de la muntanya de Núria que havia estat cedida al bisbe d'Urgell. Pel que fa al segon expedient, que denunciava la política repobladora del bisbe, el dia 11 de juny va desplaçar-se a Núria un enginyer del districte forestal per inspeccionar sobre el terreny la plantació de pollancre que havia estat duta a terme. La repoblació empresa recentment pel Santuari havia estat considerada una provocació per l'Ajuntament de Queralbs, que l'havia denunciada el 8 de maig.

La visita de l'enginyer no passaria inadvertida al bisbe Guitart, perquè li havia estat notificada per Santiago Massó Valentí. Llavors, el bisbe jutjaria malament les conseqüències de la inspecció tècnica per la confiança que tenia el cos d'enginyers forestals per partidari de les repoblacions. Per aquest motiu acabava de dur-la a terme a Núria. En conseqüència, avançaria al seu advocat que «als de Queralbs els ha sortit el tret per la culata.»⁸⁴⁶ Afectada de tots aquests moviments, l'acta del Consell d'Administració d'FMGP, de 18 d'abril de 1932, recollia un fet inusual: Justí Guitart, bisbe d'Urgell, i l'Ajuntament de Queralbs, els comunicaven —separadament, és clar— els seus moviments a Núria. Els de Queralbs els anunciaven que s'havien adreçat el dia 12 al ministre d'Agricultura perquè decretés la devolució al municipi dels terrenys de la Vall. Servint-se de la diplomàcia, el bisbe Justí Guitart convidava els membres del Consell a un estatge al Santuari. El Consell, que presidia Francesc Farran, mai no faria ús d'aquella invitació.

⁸⁴⁵ Ajuntament de Queralbs. Arxiu. Correspondència, 1932.

⁸⁴⁶ AMGI. Fons Santiago Masó Valentí. Contenciosos, Exp. 19876/1553/2210

Els fets, però, eren a punt de fer un tomb radical. El primer de juliol de 1932 el ministre d'Agricultura, Pesca i Alimentació de la República espanyola, Marcel·lí Domingo Sanjuan, signava el Decret Ministerial que deixava sense efecte la Reial Ordre de 3 de maig de 1922 per la qual havien estat concedides al bisbe d'Urgell una seixantena d'hectàrees del mont d'Estremera, és a dir, el Santuari de Núria i els seus encontorns immediats.⁸⁴⁷ Retornats a l'Estat, els terrenys passaven novament a mans del municipi de Queralbs, que els administraria, tot i que permetia al bisbe la possessió dels edificis del santuari i la futura edificació d'uns de nous, al Prat de Baix. L'alegria del bàndol que havia promogut la resolució era molt expressiva. Ho demostrava la lletra que el diputat d'ERC a Madrid i alcalde de Girona, Miquel Santaló Parvorell, va trametre, el dia 5 de juliol, a l'Ajuntament de Queralbs:

Volguts amics: Quan vaig sortir de Madrid el dijous de la setmana passada, el Director General havia firmat ja la derogació de la vergonyant R.O. de 3 de maig de 1922; però faltava la firma del Ministre, que s'havia d'obtenir el divendres. He estat amb un cert neguit per les notícies d'En Sañas i per conèixer l'ànima ruin i antipopular dels reaccionaris. Això, afortunadament, s'ha esvaït tot seguit de tornar ací en que he trobat la notícia de que va firmar-se la derogació de la R.O. el dia 1er d'aquell mes, havent-se tramés desseguida a la Jefatura de Barcelona, per a que en donguin trasllat a vostès i a Nuria. La disposició cedeix al Santuari les 158 a edificables, retornant a Caralps tot el demés i considerant que no heu de retornar cap pesseta. En la O. es reconeix que hi ha motius sobrers per a derogar totalment la del 22. Felicito cordialment al poble de Caralps i en tinc una vertadera alegria per la reconquesta de la joia més preuada de la muntanya pirinenca. Quan han començat a arribar instàncies i queixes i expedients dels adversaris, ja era tard.

Convindria que parlessin del fet en la premsa de Puigcerdà i de Ripoll.⁸⁴⁸

Manuel Serra Moret tampoc no va voler deixar l'ocasió de significar la seva participació en l'èxit de la decisió ministerial i, el dia 9, escriuria a Francesc Sañas, secretari municipal:

⁸⁴⁷ No hem localitzat la publicació de l'ordre ministerial a la *Gaceta de Madrid*. Com havia succeït el 1922 amb la reial ordre, en aquesta ocasió tampoc es devia publicar.

⁸⁴⁸ El mateix dia 1, l'advocat Artur Vallés Rigau enviava al Secretari de l'Ajuntament de Queralbs, Francesc Sañas Casals: «Srs. A[yuntamiento] Caralps: Supongo que el Sr. Santaló les habrá notificado la R.O. [es tracta d'un error, perquè era una O.M.] devolviendo al pueblo de Caralps lo que realmente le pertenecía. Creo deben invitarle y además si quiere subir con el Ministro y Director General. Yo ya se lo he indicado en su nombre. Supongo Sr. Sañas que estarán contentos. Cuando les trasladen la R.O. ya me dejará leerlo.». També, el Director General de Monts, escrivia a Miquel Santaló: «Querido amigo: tengo el gusto de comunicarle que con esta fecha se ha firmado la anulación de la R. O. de 3 de mayo de 1922, referente a la concesión de terrenos del monte n.º. 3 del catálogo de la provincia de Gerona de la pertenencia de Caralps, al Obispado de la Seo de Urgel, por la que tanto se interesaba. Mucho celebra comunicarle esta noticia su afmo. amigo.» Per a tots els documents: Ajuntament de Queralbs. Arxiu. Correspondència, 1932.

Rebo les vostres lletres d'ahir a les quals només em cal contestar que tant l'amic Santaló com jo estem disposats a defensar allà on convingui els interessos del poble de Queralps, i, si el cas que preveieu es presenta, tindrem molt de gust en demostrar-ho.⁸⁴⁹

En conèixer la notícia el bisbe d'Urgell va escriure al seu advocat, Santiago Masó. El to era tot un altre:

Amic Masó: Acaben d'entregar-me el trasllat de la nova resolució ministerial, qual còpia deu V. haber rebut de Mn. Ventura de Núria. Realment, això és República! És molt senzill resoldre'ls afers en aquesta forma. No sé de moment lo que procediria, sobretot, tenint el plet pendent a Girona. Em limito a dir-te que tiri endavant, i fassi el menester per parar el cop, i defensar els drets del Santuari tan vergonyosament atropellats. No perdem temps!⁸⁵⁰

La tramitació del plet que l'Ajuntament de Queralps havia interposat als jutjats de Girona perquè fossin invalidats els actes administratius de la pròpia corporació municipal, posteriors a 15 d'agost de 1924, que tenien relació amb Núria, va quedar completament eclipsada per la nova dimensió que prendria el conflicte nurienc que, com intuïm que havia previst Francesc Sañas i així li devia haver comunicat a Miquel Santaló, obriria un altre front judicial a Madrid de conseqüències llavors imprevisibles.

Joaquim M. Puigvert ha estat qui ha donat la primera notícia del conflicte obert a partir del 12 d'abril de 1932, entre l'Ajuntament de Queralps, l'Estat i el bisbe d'Urgell, quan el primer havia sol·licitat del Ministeri d'Agricultura l'anul·lació de la R.O. de 3 de maig de 1922,

al·legant l'incompliment dels pactes, és a dir, que no s'havia portat a terme la repoblació forestal ni la construcció dels camins previstos; que l'Estat espanyol, en deixar de ser, amb la constitució republicana de 1931, un Estat confessional, no podia promoure cap culte públic; i recordava els drets històrics de pastura dels veïns de Queralps sobre la Vall.⁸⁵¹

Pel que hem exposat anteriorment, la informació que ens ha proporcionat el fons documental d'FMGP, sumada a la que hem localitzat en l'Arxiu Municipal de Girona, en la Correspondència de l'Ajuntament de Queralps, totes elles inèdites, i en l'Arxiu Històric de Girona, relacionada amb el plet per Núria, possibiliten un aprofundiment en la

⁸⁴⁹ Ajuntament de Queralps. Arxiu. Correspondència, 1932.

⁸⁵⁰ La carta du la data de 12 de juliol de 1932. Font: AMGI. Fons Santiago Masó Valentí. Contenciosos, Exp. 19876/1553/2210.

⁸⁵¹ PUIGVERT I SOLÀ, J. M. (2008). *Josep Danés i Torras: noucentisme i regionalisme arquitectònics*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat. Pag. 118.

interpretació de tots aquests fets i, com es veurà, ens condueixen a una revisió de l'opinió que se'n tenia del resultat final. En el seu conjunt, la documentació permet descobrir un primer condicionant significatiu del plet, que no va ser un altre que la clamorosa falta de recursos econòmics de les parts per sostenir el llarg i costós procediment judicial. La falta de diners tindria conseqüències rellevants i definitives, perquè condicionaria moltes de les actituds dels contendents, sobretot, les que adoptaria l'Ajuntament de Queralbs pel fet que, el bisbe d'Urgell, encara més mancat de liquiditat que la corporació municipal, va disposar d'un crèdit generós que el seu contendent mai no va estar en condicions d'assolir. Tampoc es pot menystenir, en l'evolució de l'afer, l'actitud del secretari municipal de Queralbs durant tota aquesta etapa, Francesc Sañas Casals, que a ulls dels seus correligionaris polítics assumiria riscos innecessaris. La documentació conservada ens demostrarà que incorreria en pràctiques impròpies del seu càrrec. Encara una altra variable, la correspondència entre Santiago Masó i el bisbe d'Urgell, ens aporta un detall interessant que possiblement no hauríem conegut sense la seva lectura: les vacil·lacions del prelat, la necessitat de mostrar-se enèrgic i, al mateix temps, la voluntat d'administrar indulgència.

El conflicte, arran de terra

La societat d'FMGP va interpretar el conflicte a través del prisma dels seus directius, que van mostrar diferents sensibilitats, entre 1932 i 1936, en relació a l'evolució dels esdeveniments. En un primer moment van considerar-lo una oportunitat per alliberar-se de la cotilla que limitava el desenvolupament del negoci a Núria. Pel fet que qualsevol activitat havia de ser prèviament autoritzada per l'administrador eclesiàstic del Santuari, la condició resultava un factor que limitava les expectatives de desenvolupament del lloc en consonància amb els temps d'obertura que corrien.

Un document intern sense data que va ser llegit al Consell d'Administració, previsiblement el gener de 1933, presentava els fets d'una manera descarnada. Des de l'òptica de la Societat, que no encertava a trobar el camí dels beneficis econòmics, considerava que

hemos de hacer patente que del resultado de dicho pleito [entre l'ajuntament de Queralbs i el bisbe d'Urgell], tal vez dependa en gran manera la vida económica de

nuestro ferrocarril RIBAS-NURIA. No hemos de extendernos mucho para hacer ver la conveniencia para esta Sociedad de que los terrenos hasta hoy del dominio del Santuario pasaran a ser del dominio público del Ayuntamiento de Caralps. Hasta ahora o sea durante el periodo en que viene funcionando nro. f.c. no hemos podido conseguir la más mínima concesión del Santuario de Nuria para poder implantar mejoras necesarias en aquel Valle para la comodidad y atracción de los turistas y deportistas en general. Se nos ha denegado el permiso para la construcción de una hermosa pista de hielo muy necesaria como saben bien los Sres. Consejeros, para que el Valle de Nuria alcance la categoría internacional necesaria para su inclusión en el circuito de grandes centros deportivos invernales. Se nos ha prohibido organizar fiestas que no fueran de carácter francamente religioso en el Hotel-Restaurant y lo que es más ridículo, así puede calificarse, no se nos permite la instalación de un aparato de radio para amenizar las horas de los huéspedes del Hotel.⁸⁵²

El document prosseguia amb el memorial de greuges que la Societat interpretava que el bisbe cometia contra ella. Els redactors consideraven que les negatives perjudicaven seriosament l'explotació del ferrocarril, per la qual cosa «esta Scdad. creemos ha de ver con buenos ojos, que los terrenos del Valle de Nuria entren en dominio de entidad que tenga criterio más ámplio y moderno».⁸⁵³

La construcció de la pista de gel, i dels edificis annexes que havien de contenir restaurants, vestidors, etc., era un afer que venia de lluny. En el plec de condicions del contracte que el bisbe Justí Guitart havia signat amb FMGP per l'explotació de Núria, el 23 de maig de 1928, se'n preveia la seva construcció. Però com denunciava el document l'Administració del Santuari n'havia dilatat el permís d'execució. La darrera vegada que havia estat sol·licitat havia estat el 24 d'octubre de 1932 i el bisbe s'havia escudat en el conflicte obert amb l'Estat per no atorgar-los el dit permís. La Societat, llavors, va decidir variar-ne l'emplaçament perquè ocupés només els terrenys que havien tornat a mans de l'Ajuntament de Queralbs.

En el rerefons del canvi d'estratègia d'FMGP hi havia les dificultats econòmiques de l'Ajuntament de Queralbs per al sosteniment del plet amb el bisbe. La falta de diners havia de ser d'una magnitud tan gran que es feia evident als interlocutors. La recollia textualment l'informe que es llegia al Consell d'Administració de la Societat. La precarietat els semblava que podien bescanviar-la en un benefici perquè

⁸⁵² *Pleito Santuario de Nuria. Ayuntamiento de Caralps. FGC Fons FMGP [4009/03]*

⁸⁵³ De l'afer de la ràdio i de la resposta que el bisbe va donar a la demanda d'FMGP se n'ha parlat en un altre lloc d'aquest treball. Font: *Pleito Santuario de Nuria. Ayuntamiento de Caralps FGC Fons FMGP [4009/03]*

tenemos que el Ayuntamiento de Caralps, está necesitado de fondos. Por otra parte a nuestra Sdad. le es necesario la concesión cuanto más extensa mejor de todos los terrenos del Valle de Nuria y montañas circundantes para poder organizar como es debido el turismo y el deporte. Creemos pues que puede llegarse a un acuerdo con el Ayuntamiento de Caralps.

Les converses entre el secretari Municipal i els representants d'FMGP havien assolit un principi d'acord. L'Ajuntament de Queralbs sol·licitava un préstec de 30.000 pessetes, que garantiria amb l'actiu i els ingressos municipals, pagadores a dos anys i que donaria un interès del 6% anual. A canvi, l'Ajuntament traspassaria a FMGP tots els drets dimanants de les disposicions ministerials en favor del municipi de Queralbs, «así como otras montañas del término municipal de Caralps, a fin de que esta Sociedad pueda en cualquier lugar de ellas edificar y construir cuantas instalaciones crea convenientes para el buen desarrollo del turismo».⁸⁵⁴ Per tal de compensar la Societat de l'avançament dels diners, l'Ajuntament es comprometria a l'atorgament immediat del permís per a la construcció de la pista de gel, i edificis annexes, als terrenys de la seva propietat al pla de Sant Gil, «aunque objeto actual de litigio».

Prèviament, el 2 de desembre de 1932, el Club Alpí Núria (CAN) havia posat el seu granet de sorra en l'estratègia d'FMGP quan s'havia adreçat a l'Ajuntament de Queralbs perquè, «interpretando el sentir de sus asociados» havia acordat sol·licitar-li la concessió per acotar els terrenys per a les pistes d'esquí, que havien passat a la jurisdicció municipal. Les pistes haurien de dur per nom Pista del Santuari, del Bosc de la Mare de Déu, Nou Fonts, Nou creus, Coma de l'Embut, Fontalba, Finestrelles i Via Crucis de la Creu de Terrassa. Així mateix, sol·licitaven l'autorització per a la fixació de banderins i rètols del club en els terrenys municipals.⁸⁵⁵

Les escaramusses de l'Ajuntament de Queralbs no es limitaven a un conveni amb FMGP i temptejaven unes altres empreses i iniciatives. Per tal d'obtenir substancials ingressos per a l'Ajuntament el Secretari removia la fitxa de l'atorgament del permís de construcció d'un pantà a la Coma de Vaca⁸⁵⁶ que va oferir, a finals de 1932, a Energia

⁸⁵⁴ Veiem que el consistori pretenia materialitzar el que havia proposat la base quarta de l'expedient que el bisbe Benlloch havia presentat el 1919, de sol·licitud dels terrenys de Núria, l'única entre totes les presentades pel bisbe que havia estat donada per bona, i que hem citat en el capítol «Núria, municipi de Queralbs». Per a la citació literal: *Pleito Santuario de Nuria. Ayuntamiento de Caralps*. FGC Fons FMGP [4009/03]

⁸⁵⁵ Ajuntament de Queralbs. Arxiu. Correspondència, 1932.

⁸⁵⁶ Recordem que aquest afer havia estat desactivat pels contactes amb la dictadura del homes que dirigien FMGP, el 1928, davant la sol·licitud del Bisbe Guitart que temia que deixaria Núria sense aigua (Veure capítol sobre el conveni amb el bisbe)

Elèctrica de Catalunya.⁸⁵⁷ Per la concessió del permís li sol·licitava l'avançament de 30.000 pessetes. Va reeixir a obtenir un avançament de 5.000 que, com veurem, destinaria al pagament dels advocats de Madrid que amenaçaven de retirar-se del cas pels retards en el pagament dels honoraris professionals. Seria llavors quan apareixeria un nou actor, fet i fet decisiu, en aquest escenari nurienc: Ferran Cuito Canals i els *seus amics*.

El 15 d'abril de 1933 la *Gaceta de Madrid* publicava l'anunci de sol·licitud per a la Sociedad Locomoción y Transportes, S.A. (LOTRA) d'un funicular a la Vall de Núria.⁸⁵⁸ Tres dies més tard, Ferran Cuito Canals escrivia a Francesc Sañas Casals, sobre la sol·licitud de concessió, que

es tracta dels meus amics i aquesta demanda de concessió forma part del pla de conjunt de la zona d'esports [...] Aprofito l'avinentsa per fer-li remarcar una vegada més la necessitat de què s'activin les gestions tot el possible per a poder començar la construcció aviat, ja que del contrari i malgrat aquesta concessió, em decantaria a fer les instal·lacions d'esports en un altre indret.

Els amics als quals es referia Cuito no eren uns altres que els que dominaven els interessos de LOTRA. Eren uns vells coneguts del lloc i d'FMGP, que tenien la cara visible en Joan Ventosa Calvell.⁸⁵⁹ En l'ombra podem interpretar la voluntat de diversificar els interessos dels accionistes de SOFINA a Catalunya introduint-se, des de Núria, en el negoci del turisme.⁸⁶⁰ Les demostracions verbals de Ferran Cuito i la solvència aparent de l'empresa que representava devien fer que Sañas oblidés les

⁸⁵⁷ El 3 de febrer de 1933 la companyia elèctrica informava que prosseguien els treballs del seu departament jurídic per esclarir la propietat dels terrenys que quedarien afectats per la construcció del pantà, alguns dels quals pertanyien a l'Estat. La documentació mostra com l'elèctrica va canviar successivament de nom i passaria a ser, després, Sociedad Española Hidráulica del Fresser, S.A. i, més endavant, Riegos y Fuerzas del Ebro, S.A.

⁸⁵⁸ *Gaceta de Madrid*, Núm. 105, 15 d'abril de 1933, p. 416.

⁸⁵⁹ Per comprendre les prevencions que havia de despertar la presència de Joan Ventosa Calvell en els negocis previstos a Núria, entre els membres del Govern de la Generalitat, cal atendre a l'activitat que el polític i financer desplegava en aquells dies. Bernat Muniesa ha escrit que «sin que nadie le importunara desde un punto de vista oficial, Ventosa i Calvell se instaló en su domicilio barcelonés e inicio una intensa actividad al frente de su partido [La Lliga Catalana]. Tomó la decisión de realizar una gira política por diversas ciudades del Estado basada en su prestigio como economista entre la derecha española, alcanzado mientras ejercía el cargo de último ministro de Hacienda de la Monarquía y en calidad de colaborador del propio Cambó. La actividad oradora del líder regionalista tuvo todos los rasgos de la agitación derechista que por aquellos días se desplegaba en el país para frenar la acción reformadora del Gobierno. Ventosa i Calvell fue a Madrid, Bilbao, Sevilla, Valencia, y habló finalmente en Barcelona. Su objetivo era enlazar y solidificar las relaciones con otros frentes derechistas, aportarles las ideas y reforzar el papel de la Lliga en el frente de combate contra el reformismo aburguesado de Azaña y su Gabinete.» Font: MUNIESA BRITO, B. (1985) *La burguesia catalana ante la II República española: el triunfo de Wagner sobre Verdi*. Anthropos, p. 27

⁸⁶⁰ No hem localitzat altres iniciatives de les empreses que penjaven de SOFINA a Catalunya, en el turisme, tot i que bé podrien haver-se dut a terme a través de Societats que no coneixem.

proposicions d'FMGP. Per recordar-li l'interès en l'afer, el 8 de maig de 1933, el vicepresident de la Societat, Ramon Pedragosa, se li adreçava per requerir-li una decisió «sobre el asunto que dicha entrevista tratamos [no es revela data ni el lloc], ya que nos gustaria saber a que atenernos».⁸⁶¹

L'Ajuntament de Queralbs mostrava una franca i creixent sintonia amb els interessos per transformar Núria en un centre de vacances que exhibien tots aquests actors. Per aquest motiu havia encarregat a l'arquitecte Albert Monche Escubós⁸⁶² un projecte d'urbanització de la vall que satisfés les expectatives dels futurs inversors, a la vegada que els oferís un marc normatiu per emprendre la profunda transformació que desitjaven per al lloc, que hauria d'aprovar la Generalitat en el marc d'unes competències tot just traspasades.

Tanmateix, mentre alguns sectors del poble de Queralbs somniaven amb la part dels beneficis que els podia proporcionar l'explotació comercial de la muntanya a la qual creien tenir-ne dret, la realitat s'entestava a dir que, de diners, l'Ajuntament no en tenia. Conseqüentment, la butxaca dels advocats que el representaven se'n ressentia. Així, mentre el Secretari Sañas negociava amb els homes de negocis les futures inversions a Núria i els seus encontorns, el 10 de març de 1933, l'advocat Juan García-Coca Prats, que s'havia fet càrrec de la defensa dels interessos de Queralbs en l'interdicte que havia presentat el bisbe d'Urgell contra la Ordre Ministerial de 1er de juliol de 1932, escrivia que «en el recurso llevamos invertidas hasta esta fecha, con los recibos y justificantes Ptas. 636'-. Digame Vd lo que hago, porque para todo no va a llegar».⁸⁶³

Calia, doncs, accelerar els procediments per satisfer les expectatives de negoci que els diferents pretendents de la Vall exhibien i assegurar, així, els previsibles ingressos econòmics. Amb aquest objectiu, el 29 de març de 1933, l'Ajuntament va presentar una instància a la prefectura del districte forestal. L'objectiu era que, una vegada fos informada, es trametés al Ministeri d'Agricultura perquè declarés la utilitat pública del projecte d'urbanització municipal, que afectava un total de 32,724 ha.⁸⁶⁴ Un dels aspectes

⁸⁶¹ Ajuntament de Queralbs. Arxiu. Correspondència, 1933.

⁸⁶² El projecte d'Albert Monche Escubós el va donar a conèixer Joaquim M. Puigvert, que en va dir: «darrere les reivindicacions de l'Ajuntament s'hi amagava un projecte d'urbanització de la vall elaborat pel jove arquitecte barceloní Albert Monche que encara no feia un any que havia acabat la carrera [...] tot i que les seves propostes entraven dins els cànons convencionals de l'arquitectura regionalista». PUIGVERT SOLÀ, J. M. (2008). *Josep Danés i Torras. Noucentisme i regionalisme arquitectònics*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat, p. 119.

⁸⁶³ Ajuntament de Queralbs. Arxiu, Correspondència, 1933.

⁸⁶⁴ *Valle de Nuria. Información Generalidad 1933 sobre propiedad*. FGC Fons FMGP [2010/02]

decisius amb què volien convèncer la direcció general de monts era la garantia que la nova titularitat municipal no havia de suposar la caducitat de l'obligació d'executar les repoblacions forestals que es contenien en la RO de 3 de maig de 1922. Per aquest motiu es proposava que la responsabilitat de la seva execució retornés als enginyers forestals que, a més, com a contraprestació, es beneficiarien de la construcció d'unes instal·lacions de guarderia i d'un viver i podrien disposar, encara, de 200 ha. addicionals per a dur a terme noves repoblacions forestals.

Sense cap resposta dels enginyers forestals, i redoblant les presses, el 5 d'abril de 1933 l'alcalde de Queralbs, Joan Pous Pegullà, acompanyat dels diputats d'ERC per Girona, Antoni Dot Arxer i Xavier Casdemunt Arimany, visitaven el President de la Generalitat, Francesc Macià, per presentar-li el projecte d'urbanització de la Vall de Núria.⁸⁶⁵ Encara en una nova volta de cargol, el 1er de juny l'alcaldia de Queralbs notificava a FMGP que l'Ajuntament es disposava a treure a pública subhasta la concessió dels terrenys a la Vall de Núria que fossin de titularitat municipal.⁸⁶⁶ La concessió es faria efectiva el 10 de setembre de 1934, a favor de Locomoción y Transportes, SA. En la memòria que aquella societat havia presentat al concurs els promotors escrivien el que Queralbs volia llegir:

«La construcció de ferrocarrils de muntanya va conquerint de dia en dia nous llocs on practicar-hi els esports d'hivern, a l'ensem que avança la transformació de les petites viles muntanyenques d'abans en rentables ciutats hoteleres nomenades estacions hivernals on el confort s'hi troba tant en els hostatges com en els camps de pràctiques dels esports posats en valor per mitjà d'una organització especial amb l'objecte d'augmentar-ne llurs atractius naturals [...] la Vall de Núria reuneix les condicions que es necessiten per a una estació hivernenca»⁸⁶⁷

Justí Guitart, en la seva defensa

Després d'haver entomat el cop de l'Ordre Ministerial de 1er de juliol de 1932, per la qual el bisbat perdia els drets a Núria que li havien estat concedits el 1922, la defensa jurídica del bisbe Justí Guitart, que portava Santiago Masó Valentí, va maniobrar

⁸⁶⁵ El diari *La Publicitat* presentava la notícia amb un expressiu: "Hom vol urbanitzar la vall de Núria". *La Publicitat*, 7 d'abril de 1933, p. 4.

⁸⁶⁶ *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 1er de juny de 1933. FGC Fons FMGP [9008/01]

⁸⁶⁷ AHG Fons Delegació Provincial del Ministeri d'Agricultura (Estat) 640

per assegurar-li una bona acció judicial. Per aquest motiu Masó va escriure al prelat que podria demanar-se el parer d'algun advocat de Madrid, competent o especialitzat en matèria contenciosa-administrativa, abans de prendre una decisió definitiva. Li va proposar els noms d'Àngel Ossorio Gallardo i de Recaredo Fernández de Velasco, catedràtic de Dret Administratiu, tot i que, llavors, es trobava en excedència. Masó li remarcava que ambdues eren persones de prestigi professional, i no mal vistes pels cercles republicans, «lo qual no cal descuidar en els temps que passem».⁸⁶⁸ El bisbe Guitart va respondre al seu advocat que

Estic absolutament conforme amb tot lo que vostè em diu, referent a l'ordre ministerial de l'1 de juliol. Amb tot, dic, inclús lo del llatrocini [...] és qüestió de molta importància per al Santuari tenir alguna mena d'intervenció en tota la zona de Núria. Del contrari, si ens quedem tancats a casa, qualsevol dia pugen els de Caralps amb un piano de manubri, i ens organitzen un ball de patacada a la Font de Sant Gil, o comencen a vendre parcelles per a fer xalets, o ens posen una casa de jocs, etc. etc. [...] Amb els de Caralps NO vull pas tractar-hi. Són ells qui demanen tractes la qual cosa vol dir que no veuen la cosa gaire bonica, malgrat el seu aparent triomf. Doncs pel mateix, convé que vegin que nosaltres no ens espantem, i no tenim cap necessitat de demanar misericòrdia.⁸⁶⁹

El bisbe disposava fins el 4 d'octubre de 1932 per interposar un recurs contenciós administratiu contra la decisió del Ministerio de Agricultura, Caza y Pesca, sobre Núria. El bisbe devia vacil·lar, per tal com Ossorio va recordar a Masó, el 8 de setembre, que el termini venceria aviat i que calia que s'afanyessin pel que fa a la decisió que havien de prendre. No va ser fins el dia 18 que el bisbe no va confirmar les propostes de Masó, perquè «cal activar la interposició de recursos per tal de no exposar-nos a un fracàs». A banda d'amorosir l'enrabiada del bisbe d'Urgell, que com hem exposat en un apartat anterior vivia una etapa decididament problemàtica, Santiago Masó va preparar una primera resposta argumentada per fer-la arribar a l'advocat Ossorio Gallardo, després que aquest havia decidit representar Guitart i acceptar, també, «la comprometeda situació econòmica del Santuario en estos momentos presentes y la difícil situación en la que se encuentra el prelado en el mismo orden, que Vd. [Ossorio] no desconoce».⁸⁷⁰

⁸⁶⁸ La carta du la data de 21 de juliol de 1932. Arxiu Municipal de Girona. Fons Santiago Masó Valentí. Contenciosos. Exp. 19876/1553/2210

⁸⁶⁹ La carta du la data de 30 de juliol de 1932. AMGI. Fons Santiago Masó Valentí. Contenciosos. Exp. 19876/1553/2210

⁸⁷⁰ La carta du la data de 3 de setembre de 1932. AMGI. Fons Santiago Masó Valentí. Contenciosos. Exp. 19876/1553/2210. Recordem, sobre la difícil situació econòmica, que *Santuario de Nuestra Señora de Núria* havia fet suspensió de pagaments de resultes de les baixes recaptacions de l'Hotel Núria, i els deutors,

L'argumentació de l'equip legal del bisbe, proposada en primera instància per Santiago Masó, es fonamentava en atacar un defecte de forma, perquè durant la visita de l'enginyer de Monts, l'11 de juny de 1932, que havia servit per instruir l'informe que havia contribuït a la decisió del Ministeri d'Agricultura, l'entitat Santuario de Núria no havia estat escoltada. Per tant, Ossorio presentaria el recurs, és a dir, la demanda d'anul·lació de l'Ordre Ministerial de 1er de juliol, per l'evidència que la part afectada no havia estat representada oportunament.⁸⁷¹ El bisbe va obtenir una molt bona impressió d'aquest plantejament i, per aquest motiu, va escriure a Masó que

la declaració de nul·litat de la O.M. de juliol passat ha d'obtenir-se, per mica de justícia que quedi a Espanya [...] Entenc, doncs, que ara hem d'anar endavant fins a obtenir sentència, i si l'obtenim favorable, al menys en quant a la nul·litat de la repetida O.M. podem anar tot seguit a una mena d'arreglo que he projectat i que ens deixaria en molt bones condicions. Suposo que aquesta matèria és de les que passen a la Generalitat. Si així fos, potser tindríem més facilitat per treballar-la.⁸⁷²

Però els advocats tenien un parer diferent del que mostrava el bisbe sobre la previsible evolució del recurs perquè, com hem avançat, el que havien esgrimit en aquests primers compassos era un defecte de forma sense haver entrat en el fons de la qüestió, que consistia en els incompliments dels pactes de la concessió de 1922, que eren la motivació de la OM de 1er de juliol de 1932. Ossorio confirmava en una nova carta a Masó, les previsions negatives. Perquè, el fiscal,

accepta nuestro relato de hechos [...] la objeción de ambos contrarios de que el Obispo no tenía que ser oído porque no era quien había promovido el expediente, no me parece cosa de consideración. Se trata de un expediente que desemboca en la privación de derechos de una entidad, como es el Obispado. Des del momento en que la resolución le afecta, era parte interesada. No cabe privar de derechos a nadie sin oírle. En cambio no puede desconocerse la fuerza de los alegatos contrarios, respecto al fondo, en la parte que se refiere al incumplimiento de ciertas condiciones de la concesión. Claro que esta

les filles del contractista que havia dut a terme la construcció de l'hostatgeria, amenaçaven amb una denúncia als jutjats. De rebot, el novembre de 1935 l'administrador del Santuari amenaçava de denunciar els gestors de l'hotel pels impagaments. Font: *Recaudaciones Hotel Nuria*. FGC Fons FMGP [4008/01].

⁸⁷¹ En l'escrit que va presentar el procurador Manuel Martín Veña al Suprem hi va escriure que «nuestra burocracia es desconcertante en un día despachan un expediente de nulidad de concesión administrativa el Negociado, la sección la dirección y el Ministro; Por el contrario el escrito del interesado pidiendo defensa necesita 6 días para llegar del Registro al Negociado [del 25 al 30 de juny]. El día 30 todo es correr: cuando llega el escrito al negociado, ya es tarde: está firmada la resolución. Se me permitirá un poco de escepticismo.....[múltiples punts suspensius en l'original]». Font: AHG Delegació Provincial d'Agricultura (Estat). 638.

⁸⁷² La carta du la data de 3 de febrer de 1933. AMGI. Fons Santiago Masó Valentí. Contenciosos. Exp. 19876/1553/2210.

posición de los contrarios era cosa prevista. Así, pues, le ratifico mi juicio anterior. Es verosímil que prospere la demanda sobre todo en cuanto a la nulidad formal del expediente, pero quizá la ulterior resolución que la Administración pronuncie, obrando entonces con mayores garantías procesales, sea más gravosa para el Obispado, que la ahora discutida.⁸⁷³

Per tant, podem observar que durant la primavera de 1933 la posició del bisbe a Núria era d'una gran feblesa, fins al punt que els seus advocats estaven persuadits que eren al davant d'un contenciós, sinó perdut, de difícil resolució.⁸⁷⁴ De res semblaven haver servit les millores que Santuario de Nuria havia promogut per afavorir l'arribada de visitants a la vall, després de 1922. La construcció de les fonts de la Trinitat i de Sant Bernat i d'aixoplucs per als caminants, la modificació del camí per estalviar el graó de l'Oratori i la millora en el pas del Salt del Sastre, que havien reduït el temps d'ascensió de Ribes a Núria a només tres hores.⁸⁷⁵ Aquells esforços de la migrada economia episcopal semblaven haver estat fets endebades perquè ningú no els reconeixia. Les fonts documentals ens duen a interpretar que els interessos creuats dels diferents actors que hem presentat, sobre Núria, privats i públics, preferien la nova situació a l'anterior, perquè presumien que els obria a millors possibilitats de negoci. Els mateixos interessos econòmics que havien obligat Justí Guitart a signar diferents contractes d'explotació a la Vall de Núria amb FMGP, el 1928 i el 1931, ara que el tren hi arribava, semblaven haver-se fet més forts. La dimensió patriòtica i moral de Núria, teixida a redós de la de Montserrat, ressonava aleshores només com una vaga remor de fons.

Posar-hi una mica de seny. La intervenció de la Generalitat

En una carta adreçada al secretari municipal de Queralbs, Francesc Sañas, el diputat de la UC-ERC per Barcelona, Joan Soler Pla, li advertia del fet que la instància

⁸⁷³ La carta du la data de 27 de març de 1933. AMGI. Fons Santiago Masó Valentí. Contenciosos. Exp. 19876/1553/2210.

⁸⁷⁴ La defensa del bisbe temia l'argument de força de Joan Garcia-Coca Prats, el representant legal de Queralbs. Aquest havia defensat, davant les dilacions i subterfugis de la representació legal del bisbe, que «hábilmente tata el actor recurrente de inclinar la discusión hacia la circunstancia de si se dio o no audiencia al interesado [...]. Al Obispo no había para que requerirlo, [...] no era su opinión, ni sus disculpas lo que había de llevarse a expediente, sino lo que resultara de la realidad del reconocimiento del terreno, practicada por quien, revesitado de las necesarias atribuciones, había de practicarlas». Font: AHG Fons Delegació Provincial d'Agricultura (Estat). 638.

⁸⁷⁵ PINILLA FORNELL, JESUS, «Un par de días en el Santuario de Nuria», *Barcelona-Atracción, Año XV*, febrero de 1925, p. 16-22

que l'Ajuntament havia enviat a la prefectura forestal ja havia passat a la Generalitat, però que després havia estat extraviada i la hi deman⁸⁷⁶ La hi demanava de nou, perquè

volien publicar un decret al diari oficial obrint un informe referit al assumpte de Queralps i allí podrien acudir, que vos ne sembla? També aniré a parlar amb En Pere Coromines que es a qui han destinat per resoldre l'assumpte⁸⁷⁷

El secretari Sañas devia voler assegurar bé el sentit del missatge de Soler Pla, perquè va escriure l'aleshores diputat a Corts Manuel Serra Moret, el 30 d'abril de 1933, que li va confirmar la decisió, el 6 de maig, al mateix temps que li ampliava la informació. Li escrivia Serra Moret que el Govern tenia notícia del pla d'urbanització de Núria i que, per la complexitat de l'afer, se'l tractaria en diversos departaments, que recollirien tota la informació i antecedents. Quan el dossier fos completat, li especificava el diputat, passaria a la Conselleria de Justícia i Dret, a mans de Coromines. Ara bé, li advertia que la tramitació anava per llarg.⁸⁷⁸

Els moviments al Govern no van passar desapercibuts als defensors dels interessos episcopals. Per tal de disposar d'informació, Santiago Masó va escriure al diputat per la Lliga Catalana, Joan Vallés Pujals. Com li admetia el diputat conservador en la lletra de resposta, del 15 de maig, les temptatives que havia fet per conèixer el projecte d'urbanització que l'Ajuntament de Queralbs havia presentat al President Macià, el 5 d'abril, no havien donat bon resultat. Només sabia el que li havia dit el Conseller d'Agricultura i Treball, Pere Mies Codina, que el projecte encara l'estudiaven els enginyers forestals i que el Conseller de Justícia i Dret, Pere Coromines, havia expressat dubtes sobre els drets de propietat de Núria.⁸⁷⁹ Ara bé, Vallés Pujals admetia desconèixer

⁸⁷⁶ Francesc Sañas devia percebre que la Generalitat es disposava a posar el fre als procediments engegats per l'Ajuntament de Queralbs i va escriure a diferents entitats perquè es possessin del costat del municipi. Un dels destinataris va ser el Centre Excursionista de Catalunya (CEC). que va voler esquivar qualsevol implicació en l'afer: «Rebuda la vostra atenta comunicació del 18 del corrent [abril de 1933], per la qual ens demaneu que influim prop de la Generalitat per a que sigui resolt favorablement el projecte d'urbanització de la Vall de Núria, que aqueix Ajuntament li té presentat, hem de manifestar-vos que en allò que sigui d'interès per a l'excursionisme i el turisme, molt gustosament el recozarem, per bé que, hem de significar-vos que aquest Centre no te amb la Generalitat ni amb cap dels Consellers del seu Govern, altra relació més que la que es deriva de les relacions de caràcter oficial que existeixen entre ambdues corporacions» Font: Ajuntament de Queralbs. Arxiu, Correspondència, 1933.

⁸⁷⁷ La carta no té data. Font: Ajuntament de Queralbs. Arxiu, Correspondència, 1933.

⁸⁷⁸ «De totes maneres no sembla cosa que pugui tenir una ràpida tramitació car la consideren prou complexe per a posar tota la cura en la seva resolució definitiva. Caldrà que vosaltres, dintre d'un temps prudencial, insistiu prop del Conseller de Justícia i Dret i jo procuraré secundar les vostres gestions.» En: Ajuntament de Queralbs. Arxiu, Correspondència, 1933.

⁸⁷⁹ En relació a aquest fet Coromines va organitzar, «per orientar-se i conèixer d'una manera real el procés d'expoliació del qual han estat víctimes aquests pobles pirinencs», una informació que aclarís els drets que

si la frenada a les presses de Queralbs eren resultat que l'Ajuntament volia estar plenament segur dels seus drets sobre la Vall, o bé s'havia fet a instàncies del bisbe d'Urgell. Com que el bisbe no havia manat res en aquest sentit, a finals del mes de maig seria el mateix Justí Guitart qui demanaria a Vallés Pujals que vigilés la tramitació.⁸⁸⁰ Finalment, el 25 de juliol el *Butlletí Oficial de la Generalitat de Catalunya* publicava el Decret de Presidència, del dia anterior, pel qual s'obria una informació pública, que com expressava el seu article 2^{on}, s'interessava

sobre tot allò que faci referència a la propietat de la Vall de Núria i a les concessions administratives per a la seva explotació, amb tal amplitud que, tot aquell que es consideri amb un dret adquirit pugui presentar els seus títols i les seves informacions testificals, com les certificacions de les concessions administratives amb els plànols, fulls topogràfics que siguin expressió gràfica del seu dret, tant si es tracta d'un particular com d'una Corporació pública o d'una església o associació confessional.⁸⁸¹

El decret es completava amb un parell d'articles més, que feien referència a la data en què es clouria el procediment, el 1er d'octubre de 1933, a la substància dels projectes, que podien estar relacionats amb l'explotació turística —el veritable interès pel qual s'engegava el procediment—, sanitària o forestal, i al destinatari dels projectes, que havia de ser el Conseller de Justícia i Dret. El decret el signaven Carles Pi Sunyer, Conseller de Presidència, Pere Mies Codina, Conseller d'Agricultura i Economia, Josep Dencàs Puigdollers, Conseller de Sanitat i Assistència Social i el Conseller de Justícia i Dret, Pere Coromines Muntanya.⁸⁸²

Creiem necessari observar que la manera com es va instrumentar l'afer sembla atendre el que havia de disposar el *Regional Planning*, que aleshores redactava l'enginyer Santiago Rubió Tudurí, antic contendent dels darrers projectes d'FMGP. Rubió havia manifestat en una conferència al Saló de Sessions del Palau de la Generalitat, el 7 d'agost de 1933, que «no hi ha perquè vinguin els homes a retorçar el paisatge destruint l'aprofitament més noble que és el de la seva bellesa que reposa la vista i retorna les

esgrimien una i altra part amb «l'avantatge a Catalunya per això, que ultra l'abundància de documents que hi ha en els arxius municipals, es compta a la nostra terra amb homes intel·ligents, treballadors, laboriosos com el senyor [Ferran] Valls Taberner.» Extracte de la intervenció de Miquel Santaló Parvorell al Parlament de Catalunya, en defensa dels béns comunals d'alguns pobles de la muntanya catalana. *Diari de Sessions del Parlament de Catalunya*. Sessió de 20 de desembre de 1933, p. 3057.

⁸⁸⁰ AMGI. Fons Santiago Masó Valentí. Contenciosos, Exp. 19876/1553/2210

⁸⁸¹ *Exemplar del Butlletí Oficial de la Generalitat de Catalunya*, Num. 71. Dijous, 27 de juliol de 1933, p. 150-151. FGC Fons FMGP [2010/02]

⁸⁸² *Exemplar del Butlletí Oficial...* FGC Fons FMGP [2010/02]

forces perdudes en la vida dura de les ciutats». En aquella percepció del paisatge hi ressonaven Verdaguer i Coromines, i prosseguia:

En quant als paisatges es pot seguir un dels dos camins següents o seguir-los tots dos alhora: Una proposta del Servei del Pla Regional serà sotmesa a la informació de les entitats excursionistes de Catalunya i a les Corporacions locals afectades i del resultat de la informació en vindrà a sortir la resolució que en definitiva hagi d'ésser sotmesa al Govern i a les Corts. O bé. Una crida feta a les Corporacions i entitats excursionistes donarà per resultat la reunió de dades per a la formació del programa de reserves de paisatges. Com hem dit sembla més propi fer una proposta, demanant a l'ensem que les Corporacions i entitats interessades la puguin ampliar amb els descuits que el Servei del Pla Regional hagi pogut sofrir. [...] Una exposició pública on es reuneixin les dades del Servei amb les aportacions de les Corporacions i entitats serà ja una cosa interessant que farà que el poble coneixi les coses belles que té Catalunya i que són tantíssims els que les desconeixen.⁸⁸³

El procediment va fer el seu curs i diferents entitats i associacions van rebre una comunicació del Departament de Justícia i Dret per tal que presentessin proposicions a la informació pública. El Consell d'Administració d'FMGP va ser un dels destinataris de la comunicació, que no va tractar la qüestió fins el 22 de setembre, en què va acordar «que la Sociedad haga oír su voz en la misma, [i] ordena que se formule un informe y planos correspondientes para que sean presentados».⁸⁸⁴ Tanmateix és segur que hi havia treballat abans, atès que el termini de presentació dels informes vencia, com hem expressat més amunt, el 1er d'octubre.

Quan va vèncer el termini havien estat presentades a la informació pública diferents propostes, sense que coneguem l'abast de les que van ser convocades pel Govern per participar-hi. Havien respost FMGP, l'Ajuntament de Queralbs, el Polytechnicum, l'Ateneu Enciclopèdic Popular, algunes agrupacions excursionistes que, pels arguments que defensaven, sobre la necessària religiositat de Núria, es devien sentir poc representades pel que propugnaria la Federació d'Entitats Excursionistes de Catalunya (FECC), i el bisbe d'Urgell, a través del seu procurador, Estanislau Aragó Masó. La Federació d'Entitats Excursionistes de Catalunya (FEEC) no havia definit encara la seva posició i, per aquest motiu, va establir-se una pròrroga atesa «la importància

⁸⁸³ Text de la conferència de l'enginyer Santiago Rubió i Tudurí sobre "Regional Planning", donada el 7 d'agost de 1933 en el Saló de Sessions del Palau de la Generalitat. Font: ANC Fons Departament d'Agricultura/ Obres Públiques, Urbanisme i Comunicacions. T-566.

⁸⁸⁴ Llibre d'Actes del Consell d'Administració. Sessió de 22 de setembre de 1933. FGC Fons FMGP [9008/01]

extraordinària de la Federació d'Entitats Excursionistes de Catalunya que aplega la major part de les entitats d'aquest caràcter existents al nostre país». ⁸⁸⁵ No ens entretindrem en la descripció dels principals arguments que contenien les respostes de la FEEC, d'FMGP i del bisbe perquè han estat donades a conèixer per Joaquim M. Puigvert. ⁸⁸⁶ Sí que proporcionarem detalls inèdits de l'afer que contribueixen a una nova interpretació de les posicions dels diferents actors que van concórrer a la informació pública, per la relació que alguns d'ells mantenien amb el procediment judicial que es dirimia al Tribunal Suprem, i amb els procediments administratius que instruïa l'Ajuntament de Queralbs.

Hem d'insistir que l'acció de la Generalitat, especialment la de Pere Coromines Muntanya, la considerem la voluntat de posar un fre a la hipèrbole especuladora que semblava caure sobre Núria, atada per determinats sectors de Queralbs que llavors ostentaven el poder polític en nom del mateix partit que, a Barcelona, havia decidit que no tot s'hi valia. ⁸⁸⁷ La Generalitat proposava fer-ne, en definitiva, una reserva de paisatge en la manera com semblava presentar-la Santiago Rubió al *Regional Planning*. Hem vist que el Secretari Municipal jugava a diferents bandes regalant expectatives a FMGP i a LOTRA sobre futures concessions a la Vall de Núria, i més enllà de la Vall, per a la construcció de tota mena d'equipaments relacionats amb l'oci i el turisme. La situació havia de ser prou evident perquè Manuel Serra Moret escrivís a Francesc Sañas que

jo no he deixat d'insistir per tal que es resolguessin per la Generalitat els expedients que fan referència a Núria. Sembla que en sortirem, però encara que jo no crec que el contenciós revocui l'ordre ministerial, no vull deixar de cridar-vos l'atenció sobre el perill que entranya arriscar-se a construir sobre terrenys en litigi. En fi, vosaltres veureu, i per la meua part insistiré per a que la Generalitat us doni facilitats per a portar a terme els vostres plans. ⁸⁸⁸

⁸⁸⁵ *Exemplar del Butlletí Oficial de la Generalitat de Catalunya, Núm. 104, p. 573. FGC Fons FMGP [2010/02]*

⁸⁸⁶ Per a un resum dels principals arguments de la FEEC, del bisbe i d'FMGP, en la informació pública, veure: PUIGVERT SOLÀ, J.M. (2008). *Josep Danés. Noucentisme i Regionalisme arquitectònics*. Publicacions de Abadia de Montserrat, p. 118-112

⁸⁸⁷ Per posar un exemple de la situació que es vivia, citarem que l'advocat Francesc Sans Buigas, que es devia proposar en la defensa dels interessos municipals després de la mort de Joan Garcia-Coca Prats, l'abril de 1933, va assumir també, pel seu compte, la representació d'un fabricant d'embotits d'Olot, Baudili Descals, que volia construir un assecador de pernils a Núria. L'assecador havia estat aprovat per la inspecció provincial veterinària de Girona el 14 d'abril de 1933 (FGC Fons FMGP [7006/01]). FMGP hi estava d'acord perquè li suposaria uns ingressos pel transport de les mercaderies i va projectar un cable funicular des de l'estació de Núria a l'edifici que es pretenia construir (FGC Fons FMGP [9008/01]). Però en darrer terme l'Ajuntament de Queralbs va fer-se enrere, la qual cosa va fer que Sans Buigas escrivís en uns termes molt durs a Francesc Sañas, amenaçant-lo amb una denúncia (Ajuntament de Queralbs. Arxiu, Correspondència 1932-1933).

⁸⁸⁸ Ajuntament de Queralbs. Arxiu, Correspondència, 1933.

Precisament, és en la resposta de l'Ajuntament de Queralbs a la informació pública oberta per la Generalitat que reconeixem la confirmació a la nostra hipòtesi. El consistori, advertit pel contingut del Decret de Presidència de 24 de juliol de la possibilitat que se li restringís el poder de decisió sobre uns terrenys que considerava seus, manifestava que

si la qüestió de la propietat de la Vall de Núria pogués ésser resolta políticament, per mitjà d'una llei, podrien quedar en una situació de veritable indefensió els interessos del poble de Queralps, ja que com sigui que el Parlament és sobirà i no té que subjectar-se a més preceptes que els constitucionals per legislar, podria dictar una resolució completament oposada a la que resultaria de l'estudi jurídic del dret de propietat que el mateix ajuntament té sobre la Vall de Núria. [...] Per tant, l'Ajuntament de Queralps posa punt a n'aquets primer comentari, declarant que no s'avé a que la qüestió de propietat sobre la Vall de Núria sigui resolta pel Poder Legislatiu, en comptes del Judicial, ja que aquest darrer ofereix moltes més garanties de justícia que el primer; entenent-se per justícia, aquell criteri ulpinà, de donar a cadascú lo que sigui seu.⁸⁸⁹

La intromissió de la Generalitat tampoc no agradava gens els defensors del bisbe d'Urgell, que en la mateixa línia que l'Ajuntament de Queralbs, censuraven que el Parlament s'atribuís facultats sobre la possibilitat d'endegar qüestions de propietat i de concessions administratives. Per aquest motiu, Santiago Masó escriuria a Justí Guitart que, «me sembla que l'afer de Núria entre ara en una altra fase tant o més greu que les anteriors i quina importància capirà el clar criteri de S.I. Per la meva part no tinc que dir-li que que'm té a la seva disposició per tot lo que cregui menester»⁸⁹⁰

Però diferentment de l'escrit de Queralbs, que va presentar en resposta al Decret de Presidència, que semblava fet d'una tirada i des d'un convenciment granític de les raons que l'assistien, la gestació del que va presentar el bisbe d'Urgell a la informació de la Generalitat va resultar difícil per la posició defensiva en què es trobava Justí Guitart i pels consells dispersos que rebia dels que l'assessoraven. En un primer rampell, el bisbe va decidir que havia d'acudir a la informació pública amb un dossier en què s'hi continguessin els documents que provessin els seus drets sobre la Vall, com indicava l'article 2on del Decret de Presidència. Per tant, hi afegiria la R.O. de 3 de maig de 1922, tot i que reconeixia que es trobava sotmesa a litigi, la concessió d'aigües per a la central elèctrica i per al Santuari (recordem que l'Ajuntament de Queralbs també volia

⁸⁸⁹ *Al·legació de l'Ajuntament de Queralbs a la Informació Pública oberta per la Generalitat* (25 de setembre de 1933). FGC Fons FMGP [2010/02]

⁸⁹⁰ La carta du la data de 2 d'agost de 1933. AMGI. Fons Santiago Masó Valentí. Contenciosos, Exp. 19876/1553/2210

concessionar els terrenys per a la construcció del pantà de Coma de Vaca) i altres documents que provessin el dret d'ús de pastures i fonts. També va demanar a l'arquitecte del Santuari de Núria, Josep Danés Torras que fes un nou projecte d'urbanització de la Vall «que no sigui tant espeterrant com el de Caralps, però més pràctic»⁸⁹¹

Però Josep Danés tenia una opinió diferent de la del bisbe Guitart i li ho va fer saber a Santiago Masó. L'arquitecte desconfiava de les motivacions del Govern de la Generalitat. Pel seu compte, havia visitat el diputat conservador Vallés i Pujals cercant informació sobre els moviments de Queralbs, com mesos enrere ja havien fet Santiago Masó i el bisbe d'Urgell. Pretenia, Danés, que els fos notificat oficialment el contingut de l'escrit de Queralbs «per poder fer degudament els comentaris que fossin del nostre gust, el acudir a l'informació i si fos denegat, poder retreure com una mostra de la parcialitat amb la que obra el Govern»⁸⁹².

Opinava, Danés, que no era convenient que el bisbe presentés un projecte ni cap altre document, sinó que havia de presentar els seus drets a la Vall i, «d'un modo deliberadament desordenat citar en llocs diferents els diversos documents basics d'aquests drets (pro els documents que els busquin i si no que els demanin, en quin cas els presentarem o no, segons convingi)». Finalment, aconsellava que

lo que si, jo faria, és aprofitar el acudir a aquesta informació per negar la competència amb l'afer que s'han ficat i manifestar clarament fins al punt de ferlos rabiar, que la justícia seva, no m'inspira ni la més petita confiança. Utilitzaria per això el propi decret de la Generalitat i els discursos dels Srs. Serra Moret i Coromines, quins amb aquest procediment els aportaria a la informació oberta casi transcrits integrament (convenientment posades de manifest les contradiccions, falsetats, burrades,... que es van permetre i el partit prés que de tot es veu que ja tenen). Crec que no podem pendre ho massa en serio, això de la informació, que té totes les característiques d'ésser un ganxo. El plà d'una defensa raonada amb tota la documentació posada de manifest, el veig contraproduent, crec molt millor dir les coses com aquell qui no les diu, deixar entreveure que un cita sols els documents que de memòria recorda pro que encara en hi ha quelcom més. En fi, no informar los massa, pro fer que en l'expedient hi consti un molt enfadós document.⁸⁹³

⁸⁹¹ La carta du la data de 7 d'agost de 1933. AMGI. Fons Santiago Masó Valentí. Contenciosos, Exp. 19876/1553/2210

⁸⁹² La carta du la data de 22 d'agost de 1933. AMGI. Fons Santiago Masó Valentí. Contenciosos, Exp. 19876/1553/2210.

⁸⁹³ AMGI. Fons Santiago Masó Valentí. Contenciosos, Exp. 19876/1553/2210

El bisbe no va veure clars els arguments que defensava l'arquitecte del Santuari.⁸⁹⁴ Els dubtes en els assessors episcopals van motivar que el procurador Estanislau Aragó Masó redactés fins a tres provatures d'informe, totes elles plenes de esmenes i modificacions, en les quals hi trobem nombroses aportacions de Josep Danés que, pel que fa a la redacció final, que com hem expressat abans ha donat a conèixer Joaquim M. Puigvert, podem considerar-lo el documentalista de la tradició excursionista de Núria. En aquesta tessitura, i per consell de l'advocat Santiago Masó, el bisbe va efectuar la inscripció registral de les *propietats immemorials* que el bisbat posseïa a la Vall de Núria, tant perquè li convenia en el procés d'informació de la Generalitat, com en el contenciós que se seguia al Tribunal Suprem. La decisió va resultar en una despesa de més de trenta mil pessetes quan el bisbe passava les màximes angoixes econòmiques de la seva prelatura.^{895i 896}

Hem observat que d'entre les entitats i institucions que van presentar-se a la informació de la Generalitat la FEEC va ser la darrera en lliurar el seu informe, ja en un allargament del termini donat. En relació a aquest detall volem recuperar, ara, el fil que havíem avançat sobre la intervenció de la Generalitat i, especialment, el paper que hi atribuïm a Pere Coromines, sense passar per alt la relació que aquest havia mantingut amb el Banc de Catalunya i, de retruc, amb la febre especuladora de l'etapa final del directori.

La fesomia que havien adquirit les iniciatives de l'Ajuntament de Queralbs, després de la promulgació de la O.M. de 1er de juliol de 1932, amenaçava de transferir el control de la Vall, precisament, als mateixos especuladors que n'havien volgut iniciar la

⁸⁹⁴ Guitart escriuria a Massó, el 5 de setembre, després de la intervenció de Serra Moret i Coromines al Parlament, que ««el Govern de la Generalitat es porta per ara amb més noblesa que el de Madrid. Dies enrere varen enviar-me un ofici, comunicant-me el decret per còpia autèntica, per si m'interessava concorre a la informació. Al menys suposen per endavant que tinc alguna cosa que defensar-hi [...] Em sembla perillós el procediment [el que li ha suggerit Josep Danés], tractant-se d'un en què no's guarda cap procediment legal, sinó que's fa el que els senyors de la Generalitat els hi dongui la gana. I si després diuen que no s'ha posat res, i ho atropellen tot? Vostè veurà i resoldrà el que més convingui: ho deixo a la seva mà.» AMGI. Fons Santiago Masó Valentí. Contenciosos, Exp. 19876/1553/2210

⁸⁹⁵ Les inscripcions es troben a: Queralbs, Tom 723, Llibre 26, Folis 7, 10, 13, 19, 22 i 25, Registre de la propietat de Ripoll. El bisbat va començar a tributar per les finques el mes de maig de 1933. Ajuntament de Queralbs. Arxiu, Correspondència, 1933.

⁸⁹⁶ «Passa una cosa semblant a Queralps, on hi ha hagut un senyor que s'ha apoderat, entre d'altres coses, de la muntanya del Freser, i on el bisbat d'Urgell s'ha apoderat de l'edifici del Santuari de Núria, i no tan sols ha fet això, sinó que tamé s'ha apoderat de les terres de l'entorn; i s'ha apoderat d'un edifici que era l'antiquíssima casa de la vila de Queralps i avui se'n diu Casa de Núria; i consta també que alguns edificis i el Santuari són fets amb la col·laboració del poble, i avui el Bisbat d'Urgell té l'absoluta propietat, perquè fins l'any 1930 no ho va poder fer registrar, per sorpresa»-. Extracte de la intervenció del diputat republicà per Girona Esteve Casademunt Arimany al Parlament de Catalunya. *Diari de Sessions del Parlament de Catalunya*. Sessió de 20 de desembre de 1933, p. 3057.

transformació material durant el període que acabem d'esmentar i que havien quedat aturats per les adverses condicions econòmiques dels primers anys 30. Per tant, Núria s'allunyava del que haurien volgut promoure alguns homes d'ERC des de l'estiu de 1931, com era el cas de Coromines, els que perseguïen la transformació del noucentisme en un fenomen de masses, com l'ha explicat Enric Ucelay i que hem exposat anteriorment, i que veïen en la promoció del turisme popular —i els ateneus podien ser un catalitzador excel·lent en aquesta iniciativa— la llavor necessària per a una revolució semblant. Era per aquest nova societat treballadora i popular que Serra Moret parlava al Parlament, amb motiu de la defensa que va fer el Govern de la informació pública sobre la Vall de Núria. El polític afirmaria que

avui la gent fa turisme, en fan els estrangers i en els de casa nostra i, modernament, i sobretot després de la República, que els treballadors tenen vacances obligatòries i tota la gent, gràcies al nostre Codi de Treball promulgat per la República, els treballadors i tota la gent que abans no en gaudia dels grans panorames de Catalunya, en gaudeixen.⁸⁹⁷

Però quina era la força del moviment ateneïsta i d'altres fórmules de renovació de l'associacionisme popular en el col·lectiu excursionista era una cosa que es mesuraria durant aquelles setmanes de tardor, en l'expressió definitiva de l'informe sobre Núria que la FEEC va presentar, finalment, el 30 d'octubre de 1933.

Quan el país retornava de les vacances estivals, les que Serra Moret es vantava que havien estat instaurades per la República, el 7 de setembre de 1933 una nota que publicaven diferents diaris de Barcelona comunicava la importància d'una reunió que tindria lloc a la seu del CEC. La convocatòria responia a la invitació especial que el Govern de la Generalitat de Catalunya havia formulat a totes les entitats excursionistes perquè concursessin en la informació pública respecte a l'orientació i solució que calia donar als problemes que afectaven el Santuari de Núria. El text situava l'escenari i demanava a totes les entitats la seva col·laboració perquè

essent per a l'excursionisme la reunió d'aquesta nit, una de les valors morals a profit de les coses de la nostra terra, cal no mancar-hi, puix la responsabilitat de l'absència serà exclusivament sobre les entitats que hagin negligit en el moment d'ésser cridades i no haver estat presents en un acte com el que tindrà lloc aquesta nit. Per l'amor a la terra

⁸⁹⁷ *Diari de Sessions del Parlament de Catalunya, 1932-1938, vol. IV, sessió del 8 d'agost de 1933, p. 2219-2221. Citat per: PUIGVERT SOLÀ, J. M. (2008). Josep Danés i Torras. Noucentisme i regionalisme arquitectònics. Publicacions de l'Abadia de Montserrat, p. 119*

que petgem en les nostres sortides, no manqueu, dirigents de les entitats excursionistes a la reunió convocada.⁸⁹⁸

La FEEC va necessitar gairebé dos mesos per establir un text de consens entre les diferents sensibilitats que acollia l'excursionisme, que hem presentat en un apartat anterior. Per tant, la dificultat per definir el model de construcció material de la muntanya a Catalunya resultava un fet més que evident. Era el resultat que els republicans que havien assolit el poder pretenien, com hem exemplificat amb el discurs de Serra Moret a Núria, un aprofitament de la simbologia de la muntanya catalana. Amb tot, el document que va ser lliurat al Conseller de Justícia i Dret, el 30 d'octubre, parlava «d'unanimitat en el camp excursionista», pel fet que l'assemblea d'entitats s'havia manifestat «unànimement» en favor dels criteris que expressava l'informe.

Coneixem, a través de la correspondència girada entre Josep Danés i Santiago Masó, que l'informe va ser cuinat per Joaquim Saltor Madorell⁸⁹⁹ i un grup reduït de col·laboradors entre els quals hi havia Josep M. Guilera, un excel·lent coneixedor de Núria, però amb interessos en la promoció de La Molina.⁹⁰⁰ Per a sorpresa de Danés, quan va conèixer els punts de què es composava l'informe de la FEEC, va assegurar a Santiago Masó que

les conclusions 1, 2, 3, 4 i 5 semblen fetes per nosaltres mateixos i no cal dir que l'Ajuntament de Queralps les veurà amb disgust i que hagin disgustat a els Srs. del Cremallera i de l'Hotel, aquests Srs, volien además que en la conclusió 6 també fossin indicats per formar part del patronat. La intervenció prèvia dels Srs. del ferrocarril no és un mite, sinó una realitat, aquests Srs. s'havien ofert per fer en les seves oficines el projecte i crec que l'han entregat a en [Joaquim] Saltor [Madorell] per veure si així l'imposen.⁹⁰¹

⁸⁹⁸ L'informe de la FEEC indica que la reunió havia tingut lloc el dia 4. No sabem a què atribuir el desfasament de la notícia als diaris, si no és que la data consignada en l'informe era errònia. Font: *La Humanitat*, 7 de setembre de 1933, p. 4.

⁸⁹⁹ Joaquim Saltor Madorell presidia la FEEC des del mes de març de 1932, després que Francesc Maspons Anglasesell havia renunciat al càrrec, possiblement, per assumir la presidència de la Federació de Turisme Catalano-Balear. Font: *Butlletí del Centre Excursionista de Catalunya, Suplement al número 443*. Abril de 1932. Pag. 1.

⁹⁰⁰ Podem recordar, aquí, la competència que s'havia establert entre La Molina i Núria, a través del testimoni del Club Alpí Núria, que hem presentat en un apartat anterior.

⁹⁰¹ La carta du la data de 27 d'octubre de 1933. El contenciós de Núria, al Fons Santiago Masó Valentí, conté anotacions de Josep Danés que es corresponen amb aquestes bases de la FEEC, que resulten transcripcions del document que havia aconseguit llegir al CEC, que va enviar a Masó perquè en tingués coneixement. Fins i tot en un primer moment, en què Danés no aconseguia tenir notícia clara del contingut, va demanar a Masó que el cerqués al Centre Excursionista de Girona, perquè considerava que havia de tenir-ne una còpia. Per com s'expressa el mateix Danés en la correspondència resultaria molt estrany que hagués intervingut en la redacció de l'informe de la FEEC, com sosté Joaquim M. Puigvert. Font: AMGI. Fons Santiago Masó Valentí. Contenciosos, Exp. 19876/1553/2210; També a: PUIGVERT SOLÀ, J. M.

Les sis bases a les quals al·ludia Josep Danés es trobaven resumides en la darrera pàgina de l'informe. En el seu conjunt, les bases no s'allunyaven gens del que proclamaven les que havia redactat el Polytechnicum, és a dir, del que proposaven els grans ateneus. Fonamentalment, s'orientaven a la construcció simbòlica i material d'un Núria laic i popular, del qual calia allunyar els signes d'ostentació banal, però també qualsevol referència a la malaltia: els sanatoris havien de quedar fora del futur nurienc.⁹⁰² Connectava solidàriament amb el que previsiblement preferien els membres del Govern de la Generalitat que s'havien expressat en la línia del *noucentisme de masses*. Un posicionament que requeria d'una certa dosi de consens per poder ser aplicat, per la qual cosa la sisena base recollia la fórmula de govern que hauria de regir la Vall, un Patronat, en el qual hi serien representats la Generalitat, el bisbe d'Urgell, l'Ajuntament de Queralbs i les entitats excursionistes.⁹⁰³ Com es veu, als especuladors que havien atiat, i encara atiaven, la transformació del lloc fonamentant-la exclusivament en el desenvolupament material se'ls desplaçava al paper d'actors secundaris. Òbviament, com observava correctament Josep Danés en una nova lletra a Masó, una solució semblant pertorbava les espiracions dels que havien posat les seves esperances en el repartiment del fabulós negoci econòmic, els actors religiosos i seglars que s'havien presentat en l'escenari de la vall a partir de 1914 i que havien previst per a Núria.⁹⁰⁴ Però uns i altres anaven tard. Els canvis en les pautes turístiques farien que les masses treballadores que havien somniat per a Núria catòlics i republicans decidissin que les vacances pagades les gastarien en les platges i no en les muntanyes. Ho escriuria Manuel Vesa a *Mirador*, el desembre de 1933. Després de lloar les qualitats hivernals de les muntanyes del Ripollès, assegurava que encara eren poc conegudes i hi descrivia el mal irremediabile:

Un altre dels problemes que més poden interessar al Ripollès, des del punt de vista estrictament turístic, és el derivat de les vacances obligatòries concedides per la Llei.

(2008). *Josep Danés. Noucentisme i regionalisme arquitectònics*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat, p. 119.

⁹⁰² Hem de tenir present que el *Regional Planning* deixava fora dels àmbits de salut a Núria. En la confecció del *Regional Planning* hi trobem els germans Nicolau i Santiago Rubió i Tudurí, el segon, ben relacionat amb Montserrat i Núria i el desenvolupament dels seus accessos, com hem explicitat durant el nostre treball.

⁹⁰³ Per part de la Generalitat, un dels representants que es preveia era el president del Patronat de Turisme de Catalunya (PTC). El patronat de Núria no va arribar a constituir-se mai, però el president del PTC, Ferran Cuito Canals era, al mateix temps, director de LOTRA, S.A., que perseguia els mateixos objectius que FMGP a Núria i que entraven en contradicció amb l'esperit de l'informe de la FEEC.

⁹⁰⁴ Els informes que va ser presentats i les disposicions relatives a la informació pública de la Generalitat van ser recollides i conservades per FMGP. Font: *Valle de Nuria. Información Generalidad de Cataluña. Julio 1933 sobre propiedad*. FGC Fons FMGP [2010/02]

Aquesta comarca pirenenca, per la seva proximitat als centres industrials del nostre país i per les seves especials característiques, ofereix a les nostres masses treballadores òptims avantatges per a passar-hi les vacances. Però l'experiència dels dos anys passats ens ha dit l'error que representa gaudir de les vacances obligatòries en plena temporada d'estiueig. Es pot calcular que això representa un 50 per 100 de pèrdua seca, sense compensació ni benefici per a ningú. Fer les vacances, com han fet la majoria de les nostres ciutats industrials durant la setmana de la Mare de Déu d'Agost, és abocar una multitud als llocs d'estiueig en el moment culminant de la temporada. Això és: en els dies que als hotels, plens a vessar, els sobra la clientela, i malgrat tots els controls, es paguen pensions més elevades del normal. Per aquesta causa, els nostres empleats i obrers veuen escurçada llur capacitat de despesa i per tant llur sojorn, per encariment de l'estatge. En benefici de tothom, doncs, caldria estudiar una manera més pràctica de gaudir d'aquestes vacances i, a ésser possible, en altres mesos que no fossin d'agost, aquest mes que els canals tenim la dèria de dedicar a la folgança i al repòs, com si no disposéssim en el nostre envejable clima d'altres mesos igualment envejables.⁹⁰⁵

Dos canvis de Govern, dues sentències i una sortida en fals

EL 25 de desembre de 1933 va morir Francesc Macià. La seva mort va ser prosseguida d'una profunda renovació del Govern de la Generalitat, del qual desapareixerien els consellers que havien tingut alguna cosa a veure amb el plet de Núria, molt especialment, Pere Coromines Muntanya. A partir del 3 de gener la cartera de Justícia i Dret l'ocuparia Joan Lluhí Vallescà i, la d'Economia i Agricultura, Joan Comorera Soler. Podem deduir que el nou Govern tenia unes prioritats diferents. La documentació de què disposem no conté cap altra detall del procés d'informació pública, de tal manera que ens convida a pensar que no formava part de les seves prioritats. Les parts interessades —FMGP, bisbat i Queralbs— no van recollir cap novetat.

Amb tot, s'hi van fer algunes maniobres. Obviant totes les propostes que havien estat presentades a la informació pública, el 30 de gener de 1934, per tant, només passades tres setmanes de l'intercanvi de carteres i un parell de mesos de la presentació d'uns informes que Serra Moret havia advertit a Francesc Sañas que serien de tramitació lenta, el *Butlletí Oficial de la Generalitat de Catalunya* va publicar el Decret del Departament d'Economia i Agricultura, de 23 de gener, pel qual es reconeixia a l'Ajuntament de Queralbs el dret, amb preferència a qualsevol altre, de realitzar la urbanització de la Vall de Núria. Per tant, declarava d'interès general les obres que s'haurien d'executar, després

⁹⁰⁵ VESA, M. «El Ripollès inconegut», *Mirador*, 21 de desembre de 1933, p. 12.

de l'informe favorable de l'enginyer en cap del Districte forestal al projecte de l'Ajuntament, que signava l'arquitecte Albert Monche Escubós. En el fons, el nou Govern semblava que acceptava la doctrina de l'Ajuntament de Queralbs —i també la del bisbe— que el Parlament no era competent en la matèria i que era al municipi a qui li corresponia la iniciativa del desenvolupament del seu territori.⁹⁰⁶ Sobre aquesta decisió important hi tornarem més endavant.

Però no tot eren flors i violes per Queralbs. Recuperava els drets i encara parcialment, perquè els plets seguien vius als jutjats i menjaven uns diners que l'Ajuntament no tenia i que cada vegada que els volia aconseguir, l'estratègia per aconseguir-los era desbaratada per les instàncies superiors. És el que li havia passat amb el pressupost extraordinari que havia presentat per a l'any 1933, que havia estat recorregut i anul·lat.⁹⁰⁷ O el fet que, de resultes de la mort de l'advocat Joan Garcia-Coca,⁹⁰⁸ el consistori havia sol·licitat els serveis del procurador Francisco Brualla y Entenza⁹⁰⁹ que havia renunciat a la defensa el març de 1934. Àngel Ossorio li ho explicava a Santiago Masó i ho atribuïa a dos possibles motius: o bé el lletrat desconfiava de la raó de l'Ajuntament, o bé no tenia diners per pagar-li els honoraris.

Els trastorns al voltant de la defensa a Madrid de l'Ajuntament de Queralbs exemplifiquen les limitacions amb què es trobava l'acció municipal, i les martingales que va provar de fer per sortir-se'n, algunes de les quals ja hem avançat. En aquest període, la primavera de 1934, el Secretari municipal forçaria les relacions polítiques per obtenir una defensa que prescindís del cobrament dels honoraris i traslladés la despesa a un futur en què la realització de les expectatives sobre Núria faria possible la seva satisfacció, condició que sabem que el bisbe Guitart havia aconseguit dels seus lletrats des del començament dels processos judicials. Els moviments de Sañas, però, derivarien en un embolic, com ho deduïm de la carta que l'advocat Joan Climent Nolla va escriure a Josep Maria Pi Suñer, el 15 de maig de 1934. De resultes de la suposada renúncia de Francisco Brualla, Climent aclaria a Pi Suñer que

⁹⁰⁶ Decret del Govern de la Generalitat, de 23 de gener de 1934. Font: *Valle de Nuria. Información Generalidad de Cataluña. Julio 1933 sobre propiedad*. FGC Fons FMGP [2010/02]

⁹⁰⁷ AMGI. Fons Santiago Masó Valentí. Contenciosos, 19876/1553/2210

⁹⁰⁸ L'advocat Joan Garcia-Coca Prats havia mort el 7 d'abril de 1933. Les necrològiques el situen com un advocat especialitzat en la representació legal d'artistes. *Mundo Gráfico*, 12 d'abril de 1933, p. 12.

⁹⁰⁹ Francisco Brualla havia estat el procurador del militar José Casado Gacia, durant el judici que havia tingut lloc al Tribunal Suprem pels fets coneguts com "La Sublevación de Jaca", que havien tingut lloc el 12 de desembre de 1930. Font: DIFERENTS AUTORS, (2014). *Los procesos célebres seguidos ante el Tribunal Supremo en sus doscientos años de historia. Siglo XX*, Tribunal Supremo/BOE, p. 151

mancava per pagar els honoraris de l'advocat Sr. Lajara, però, avui, en parlar amb aquest senyor, s'ha quedat tot estranyat de que se li parlés de la renúncia [de Brualla] i sobre tot que se li parlés d'honoraris pendents. Diu que el Sr. Santaló li va encarregar els dos recursos, que considera guanyables, i que ell es va comprometre a no reclamar honoraris fins que els assumptes estessin acabats o que l'ajuntament estigués en possibilitats de pagar, sempre d'acord amb el Sr. Santaló al qual desitja servir en aquest i altres assumptes.⁹¹⁰

Els canvis en la representació legal de l'Ajuntament de Queralbs van dur associats problemes al Tribunal Suprem, que en primera instància no va admetre el poder que el notari de Ripoll, Eligio Martínez García, havia atorgat en favor del lletrat, perquè es servia de les prescripcions de la nova Llei Municipal de Catalunya que, a Madrid, semblaven desconèixer.⁹¹¹ La cosa no només era greu pel malentès, sinó perquè aquest amenaçava de deixar fora de termini la presentació d'uns recursos que calia interposar, la qual cosa hauria significat perdre la representació en el plet que el mateix Ajuntament havia presentat.

En la banda oposada, Ossorio confirmava a Masó que la tàctica de posar pals a les rodes de Queralbs començava a donar fruits, que havia consistit a recórrer el pressupost i els arbitris amb què presumiblement podia finançar la seva defensa i haver-los deixat sense efecte, per la qual cosa l'Ajuntament havia vist reduïts considerablement els seus ingressos ordinaris. Encara, l'advocat li manifestava que havien atiat, a Queralbs, la desconfiança vers el Secretari,

que en definitiva es como en todos los pueblos rurales el director de la gestión municipal, al ver que va pasando el tiempo, se va gastando el dinero y los asuntos de Nuria no tienen la fantástica solución que él había ofrecido como fuente de bienandanzas populares; y esto ha contribuido a que decaiga el aliento combativo que antes se respiraba en el pueblo, y que la opinión se muestre fatigada de los litigios pendientes.⁹¹²

Tot i que Ossorio no errava en la diagnosi, tal i com ho provaria l'escassa participació en el referèndum popular per la urbanització de Núria que es va celebrar a Queralbs el 8 de juliol, l'Ajuntament va aconseguir diners per retornar l'alè als seus

⁹¹⁰ Ajuntament de Queralbs. Arxiu. Correspondència, 1934.

⁹¹¹ La Llei Municipal de Catalunya havia estat promulgada el 5 de gener de 1934. La Llei considerava, en el seu preàmbul, que «La institució municipal és de la més gran ascendència. És la forma inicial de l'organització col·lectiva de la humanitat. És el fruit natural i espontani de l'instint de sociabilitat humana. Existeix per la força mateixa de les coses. És, perquè ha d'ésser.» Font: Ajuntament de Queralbs. Arxiu. Correspondència, 1934.

⁹¹² La carta du la data de 4 d'abril de 1934. Arxiu Municipal de Girona. Fons Santiago Masó Valentí. Contenciosos, Exp. 19876/1553/2210

defensors en el plet i, per tant, les hostilitats van tornar a l'ordre del dia.⁹¹³ Com jutjaria el bisbe Guitart en una carta a Santiago Masó, «a Núria no guanyem prou per sustos; però la veritat és que, cada vegada, passat el primer moment el susto queda reduït a la quarta part».⁹¹⁴ La nova investida procedia, de resultes dels procediments que s'instruïa, d'una visita d'inspecció que havia fet l'enginyer de Monts Manuel Neira Franco, a Núria, a primers de juny, per tal d'afitar novament els terrenys episcopals. Guitart va voler posar al seu advocat en el context:

li referiré uns detalls que no sé si vostè els coneix. A l'expedient de la nostra concessió de 3 de maig de 1922 hi havia, com és de rigor, els plànols del projecte, fets per l'enginyer civil D. Joan Matabosch. Els tals plànols havien de tenir forçosament molt de fantàstics; puix que era impossible concretar per endavant tot el que es tractava de fer a la Vall de Núria.⁹¹⁵

El bisbe prosseguia relatant al seu advocat el difícil procés d'afitament de la muntanya i el fet que la prefectura de Monts, per les dificultats que oferia l'orografia, havia prescindit el 1923 de fer un replantejament de detall. Però passava que en aquesta darrera visita se li havia comunicat que els precedents amidaments només tenien caràcter provisional perquè no representaven la superfícies establerta en la concessió.⁹¹⁶ El resultat era que aquells *Parcs* en què s'hi havia de fer la reforestació haurien de moure's de lloc per alliberar, precisament, els terrenys en disputa —el pla de sant Gil i l'espai a redós del monestir—, que eren ambicionats, no només per l'Ajuntament de Queralbs, com jutjava el bisbe, sinó pels que volien obtenir la concessió municipal per tirar endavant les construccions que hi preveïen, la primera de les quals, la reclamada pista de gel amb els equipaments associats que tant havia perseguit FMGP.

La situació faria un tomb dramàtic el 13 de juliol quan el tribunal provincial de Girona fallaria contra les pretensions de Queralbs, sense que aquest interposés cap recurs d'apel·lació.⁹¹⁷ Potser que encara confiés en una victòria al Suprem, perquè va mantenir

⁹¹³ Uns diners que considerem que procedien de la companyia elèctrica que pretenia la construcció del pantà de Coma de Vaca, i de la concessió d'un funicular a Núria feta a Ferran Cuito Canals, que havia de servir per remuntar els usuaris d'una futura pista de bobsleigh. Font: *Llibre d'actes del Consell d'Administració*, Sessió de 17 d'abril de 1934. FGC Fons FMGP [9007/02]

⁹¹⁴ La carta du data de 11 de juny de 1934. Ajuntament de Queralbs. Arxiu, Correspondència, 1934.

⁹¹⁵ La carta du data de 11 de juny de 1934. Ajuntament de Queralbs. Arxiu, Correspondència, 1934.

⁹¹⁶ Veiem aquí confirmat el que hem explicat sobre els entrebancs en el procediment de l'enginyer forestal, que van provocar l'embull en la indemnització a Queralbs. El 1932 l'estratègia se li tornava aparentment a la contra. Vegeu el capítol «Núria, municipi de Queralbs».

⁹¹⁷ Santiago Masó confirmaria la notícia al bisbe Justí Guitart amb un expressiu «Gràcies a Déu i a la Verge sien donades!». Guitart respondrà que «La sentència de la qual m'envia còpia és per fer caure de clatell als

la tensió durant tot l'estiu, com ho proven diferents fets. El primer, la convocatòria d'un concurs per a l'atorgament de la concessió de la urbanització de la Vall de Núria. El segon, l'acció de l'agutzil de Queralbs, acompanyat de l'enginyer de Monts, Manuel Neira Franco, que va arrencar les fites que havien estat posades al Pla de Sant Gil el 13 d'agost de 1923. Però contrariant la iniciativa municipal, el Conseller d'Economia i Agricultura va suspendre el procediment concursal, perquè considerava que l'Ajuntament s'extralimitava.⁹¹⁸

Recuperem, ara, el fil de la conclusió del procés informatiu que havia obert la Generalitat un any abans i que havia conclòs precipitadament, el 23 de gener de 1934, de manera completament favorable a l'Ajuntament de Queralbs. Només ésser nomenat el nou Govern, l'enginyer Ferran Cuito Canals, president del Patronat de Turisme de Catalunya (PTC), però en benefici de LOTRA, S.A., empresa que dirigia, havia intimat amb el conseller de Justícia i Dret, Joan Lluhí Vallescà la resolució de la informació pública de manera favorable als interessos de Queralbs.⁹¹⁹ Per aquest motiu Cuito escriuria al secretari municipal, Francesc Sañas, per indicar-li que tenia una opció de compra per a unes instal·lacions suïsses d'esports d'hivern i el comminava perquè obrís el concurs que tenia en projecte i posar en pràctica el pla d'urbanització. Però Cuito encara anava més enllà i li trametia una minuta amb les condicions del concurs previst, «en la forma com creiem que caldria orientar-les» —en aquest plural hi veiem els amics als quals s'havia referit en una lletra anterior, i que hem descrit— i que consistien en uns aprofitaments completament diferents dels que contemplava el projecte municipal i, també, dels que anhelava FMGP.⁹²⁰ Però quan l'Ajuntament de Queralbs va voler fer efectiva la tramitació concursal, tan favorable als interessos de LOTRA, des del departament d'Economia i Agricultura, Joan Comorera, antic col·laborador de Manuel Serra Moret, va frenar novament les presses municipals.

de Queralbs, més ben dit, els qui els van assessorar, si tinguessin un poc de dignitat professional. Gràcies a Déu... i a vostè per la seva eficaç col·laboració». Font: Correspondència de 20 de juliol i de 23 de juliol, respectivament. AMGI. Fons Santiago Masó Valentí. Contenciosos, Exp. 19876/1553/2210

⁹¹⁸ «Atès que cal estudiar amb cura si el compliment de determinades condicions del concurs pot esdevenir contrari a l'esperit que impulsà la Generalitat a reconèixer a l'Ajuntament de Queralbs la prelación en l'execució de les obres d'urbanització de les quals es tracta, i fins constituir una extralimitació de les facultats que la legislació vigent atribueix a les Corporacions municipals.» En: *Butlletí Oficial de la Generalitat de Catalunya*, Núm. 179. Dijous 28 de juny 1934.

⁹¹⁹ Recordem que el departament de Justícia i Dret era el que havia de resoldre la informació pública, que el càrrec l'havia ocupat Pere Coromines Muntanya i que havia estat substituït per Joan Lluhí Vallescà.

⁹²⁰ Ajuntament de Queralbs. Arxiu. Correspondència 1934.

En acabat l'estiu els esdeveniments van precipitar-se, contaminats de la difícilíssima situació que vivia el país. El 25 d'octubre l'advocat Àngel Ossorio va comunicar a Santiago Masó que el Suprem havia assenyalat el dia 14 de desembre per a la vista del recurs interposat pel bisbe d'Urgell. A cuita corrents, l'Ajuntament de Queralbs va tornar a anunciar el concurs per a l'execució de les obres d'urbanització de la Vall de Núria, que va atorgar a LOTRA a finals de novembre, en detriment d'FMGP a la qual li era impossible igualar les condicions que oferia l'empresa oponent, fonamentades en una despesa anual de 300.000 ptes. El concurs presentava gairebé les mateixes condicions del que havia estat anunciat uns mesos enrere, sense que aleshores la Generalitat hi fes cap esmena. El 25 de desembre de 1934 el Tribunal Suprem va fallar a favor del bisbe d'Urgell i va revocar l'Ordre Ministerial de 1er de juliol de 1932. El Suprem es pronunciava com havien previst Ossorio i Masó, perquè el jurat havia acceptat l'argument del defecte de forma sense entrar en el fons de la qüestió.

El gran desgast a què havien estat sotmesos devia convèncer Queralbs i l'Estat de no presentar el recurs que els defensors de la mitra d'Urgell consideraven que haurien guanyat. Després de tot l'enrenou quedava viva la concessió que l'Ajuntament havia atorgat a LOTRA, S.A. de la peça de terreny més adient per a l'explotació comercial dels esports de neu. L'empresa s'afanyaria des del 1934 en la construcció de l'Hotel-Xalet Puigmal i del funicular que en facilités l'accés. Perquè en part coincidia amb els terrenys que recuperava el bisbe va obrir un nou front judicial al Suprem. La situació política i econòmica general era cada vegada més precària i allunyava Núria de la desitjada rendibilitat moral i turística. La primavera de 1936 el Santuari gestionaria l'Hotel Núria i les hostatgeries. Sobre els *dépliants* que havia imprès FMGP el 1931 hi estamparia amb lletres vermelles: «Nova direcció. Preus populars».

Part quarta

La construcció del cremallera de Núria (1928-1931)

1. Vers la construcció d'un paisatge

Els urbanistes José L. Lalana Soto i Luís Santos Ganges afirmen que la línia de ferrocarril és a la vegada una realitat física i un fenomen històric, que dona forma a un sistema socio-tècnic que es caracteritza pel conjunt complex i estructurat d'elements — tècnics i no tècnics— amb relacions d'interdependència que li atorguen una entitat pròpia. Afegeixen, i ens afegim a ells, que la unitat bàsica d'anàlisi de qualsevol bé ferroviari és la línia, la qual entenen com les instal·lacions amb ella relacionada que uneixen dos punts determinats. La primera aproximació que en fan és tipològica, com s'aprecia en les tres situacions patrimonials que observen: que el seu traçat sigui el bé a considerar, que els seus elements constitueixin un bé patrimonial o que el conjunt d'estructures i obres de pas que el componen el formin una agrupació singular. Complementen l'acostament amb el resultat de les interaccions del mitjà amb altres activitats no directament ferroviàries, és a dir, que la línia del ferrocarril esdevingui l'eix vertebrador d'unes altres activitats del sistema productiu o la relació que pugui tenir amb la preexistència d'uns corredors històrics. En relació a aquests plantejaments, els autors afirmen que el patrimoni del ferrocarril es compon d'obra pública l'escala territorial de la qual la converteix en un paisatge cultural. Adverteixen, però, que el concepte de paisatge cultural és un concepte «poco conocido y peor utilizado, por cuanto tiene un nombre sugerente y aparentemente claro, de forma que casi todo el mundo cree saber de qué está hablando».⁹²¹ Perquè com observa José L. Lalana en un altre article, l'aplicació del concepte d'autenticitat, decisiu en el concepte de paisatge cultural, resulta problemàtic en una línia de ferrocarril en ús perquè aquesta ha adaptat la fesomia a la progressiva modernització tècnica a què ha estat obligada pel progrés i, en conseqüència, per la legislació que en seguir-lo la hi obliga. Per

⁹²¹ LALANA SOTO, J. L. (2012). «Los ferrocarriles y el patrimonio mundial. Del monumento al paisaje cultural». En: VI Congreso de Historia Ferroviaria. Trenbidea Historia Batzarra, p. 11.

tant, afirma que la condició d'autenticitat del paisatge cultural de la línia del ferrocarril és un afer no ben resolt, en el qual cal considerar aspectes com la continuïtat d'ús i assolir un compromís amb els «límits acceptables del canvi» i amb la integració en el concepte de condicions inalterables entre les quals considera primordial la de l'encaix transformador del paisatge, entès com un factor natural i cultural.⁹²²

Per al cas de Catalunya hem presentat la recepció del model suís d'indústria de forasters i la seva aplicació a Montserrat, en la línia de Monistrol a Montserrat. Malgrat la discontinuïtat en l'explotació i les transformacions imposades per la modernització de la superestructura, la nostra recerca aporta evidències que el ferrocarril no ha perdut la condició d'autenticitat que va resultar de la construcció, el 1892, la qual cosa fa que el considerem un paisatge cultural. Naturalment, pensem el mateix de la línia de Ribes a Núria. En aquest cas, el nostre parer es veu reforçat per la continuïtat en l'explotació i per la conservació de les obres de fàbrica i de les estacions, que han sabut adaptar-se i sobreviure a les transformacions. Situem, abans de prosseguir, la construcció de la línia de Núria en unes pinzellades.

Pels volts de 1930 la construcció d'una gran obra d'enginyeria al Pirineu no era una empresa desconeguda. En l'àmbit ferroviari, només uns anys abans, l'Estat havia dut a terme la construcció de la línia del Transpirinenc, entre Ripoll i Puigcerdà, que havia suposat dur el ferrocarril a la cota més elevada de totes les línies peninsulars. En un altre tipus de negoci, l'elèctric, la producció de *l'hulla banca* havia demandat la construcció de grans obres hidràuliques. Totes aquestes grans obres, les ferroviàries i les hidràuliques, tenien en comú les dimensions superlatives. A més, els indrets on havien de fer-se eren remots i mal comunicats. Les inversions econòmiques necessàries per a la posada en marxa dels negocis eren de les més importants mai vistes al país. El nombre de treballadors que calia desplaçar al Pirineu per a la seva materialització era, també, un altre factor que es movia en les grans proporcions. Per tant, quan es va emprendre la construcció de la línia de ferrocarril de Ribes de Freser al Santuari de Núria al país existia un marc general de coneixements, una sòlida experiència en les iniciatives d'aquesta índole. Amb l'argument que expressem volem desfer la noció, tan estesa pels divulgadors del ferrocarril, que la línia de Núria havia representat una fita tècnica superlativa i sense

⁹²² LALANA SOTO, J. L., I SANTOS GANGES, L. (2013). «Retos metodológicos en el estudio, evaluación y tratamiento del patrimonio ferroviario»,.En: VI CONGRESO para la conservación del patrimonio industrial y de la obra pública en España, p. 9.

precedents. Contràriament, la descripció de les condicions en què van dur-se a terme els treballs en les grans empreses que es bastien als pirineus ens són mal conegudes. Les fonts per a l'estudi de les condicions de treball, sovint extremes i en llocs sense cartografiar, amb el concurs de centenars o milers de treballadors, amb nombrosos proveïdors a peu d'obra i amb un fort impacte sobre les economies locals, encara són per explotar, amb el benentès que existeixin. Les grans corporacions empresarials que promovien els negocis en subcontractaven l'execució. Desconeixem la destinació dels fons documentals de la major part de les empreses subcontractades que els duïen a terme. En el cas d'FMGP les coses van anar una mica diferent.

En les tres parts precedents del treball hem posat l'èmfasi en *l'encaix transformador del paisatge* de la línia del ferrocarril. En les pàgines que segueixen aportem una mirada als elements que li proporcionen la forma material. Finalment, presentem dos apèndix, un de fotogràfic i un altre de l'inventari del patrimoni industrial de la línia. Tot plegat té l'objectiu de construir un pont entre el passat i el present en la història de la construcció del ferrocarril Ribes-Núria.

L'ombra llarga de Suïssa. La relació de Josep Rogent amb Roman Abt

El 1844 l'Imperi Austro-Hongarès va ser el primer de fer un desafiament internacional perquè el ferrocarril travessés els Alps, que fragmentaven bona part del seu territori. Calia demostrar que el món enxarxat era possible, que res no frenava el progrés econòmic i social. Les muntanyes, tampoc. Es tractava de construir una línia fèrria per un pas que els enginyers de l'emperador Francesc Josep I havien considerat probable de travessar, en una contrada austríaca anomenada Semmering, als Alps Estiris. El ressò internacional del repte va ser important. A l'Estat espanyol acabava de néixer la *Revista de Obras Públicas*, l'òrgan oficial del cos d'enginyers de Camins, Canals i Ports. La publicació va dedicar quatre articles, en números successius, a la divulgació de la manera com els enginyers superaven els desafiaments de tota mena que suposava la construcció i explotació del que es considerava la primera línia de ferrocarril de muntanya al món.⁹²³

⁹²³ En un dels articles la ROP es feia ressò que «el concurso abierto por el gobierno austriaco para el suministro de las locomotoras del Semmering ha fijado la atención de los ingenieros mecánicos, y ha dirigido á los inventores por un camino practico que tarde o temprano conducirá á un resultado útil; [...] Esta cuestión de nuevo al estudio ha producido una gran agitación en el mundo científico. Los ingenieros

La línia del Semmering s'eleva entre Gloggnitz i Murzzuschlag. Constitueix un contrafort dels Alps que separa les valls de Leith de la vall de Murth. La divisòria que tallava el camí ral es trobava a 896 metres sobre el nivell del mar Adriàtic, a 557 metres sobre l'estació de Gloggnitz i a 325 metres sobre el mateix camí, a Murzzuschlag, que es troba a 232 metres més elevat que Gloggnitz.⁹²⁴ En la construcció de la línia la ruta havia estat traçada en forma d'un pendent constant, per primera vegada en un ferrocarril, desenrotllant-se per les valls laterals per mantenir-lo i superar, així, el pas muntanyenc. Les limitacions de la tècnica del temps de la seva construcció, el coneixement precari que es tenia de la geologia de les muntanyes i les deficiències en la cartografia de la regió, va fer que la construcció fos molt difícil. Però les dificultats i, com hem vist, la gran divulgació que se'n va fer de la seva superació, a través de la premsa generalista i especialitzada, van fer que el ferrocarril del Semmering —que posava en comunicació directa els ports d'Hamburg i Trieste i que, per tant, tenia una gran importància estratègica i econòmica per als estats germànics— assolís una gran popularitat, fins al punt que el seu nom es va associar durant un temps als passos de muntanya que amb posterioritat assolien el ferrocarril.⁹²⁵ Després de gairebé 150 anys de funcionament, el 1998 la línia va ser declarada Patrimoni Mundial de la Humanitat per la UNESCO, perquè representava una de les majors proeses de l'enginyeria civil en els primers temps de la construcció de vies fèrries. La solidesa dels seus túnels, viaductes i altres obres d'enginyeria, ha fet que la línia hagi estat en ús, sense interrupció, fins als nostres dies. Entre els arguments de la declaració, s'exposa que el recorregut de la línia a través de paisatges de muntanya sovint estranys pot produir fortes reaccions emocionals, encara, en els viatgers d'avui. «A causa de la seva simbiosi especial de tecnologia i naturalesa —s'hi afegeix— fa la impressió d'un èxit tècnic extraordinari i ofereix una experiència de viatge fora del corrent».⁹²⁶

de todos los países han enviado planos a Viena; nuestros constructores, desgraciadamente casi han permanecido extraños á este concurso.» En: *Revista de Obras Públicas*. 1855, núm 12, p. 139-140

⁹²⁴ En l'adaptació que en feien els enginyers espanyols la revista considerava que «las laderas de las montañas que cierran este valle son de una formación muy dura de grawacka; se ven también capas esquistosas y cantos rodados desde la cumbre de la montaña: viene luego un frondoso valle donde está Schottwein y que por todas partes está cubierto de prados. Las colinas que lo rodean van elevándose poco á poco hasta las ruinas del Castillo de Klamm. Desde este punto forma la vertiente, la ladera Sur del valle de Adlitzgraben que se halla en el fondo de un barranco muy escarpado. Si se sigue subiendo se llega al frío Rinne que es una montaña rodeada de rocas tan escarpadas que para una persona poco entendida en estas materias presentan dificultades insuperables á la construcción de un ferro-carril.» En: *Revista de Obras Públicas*. 1855, Núm. 10, p. 112

⁹²⁵ DINHOBL, G. (2018). *Die Semmeringbahn: Eine Baugeschichte der ersten Hochgebirgsbahn der Welt*, Vandenhoeck & Ruprecht, p. 14.

⁹²⁶ United Nations Educative, Scientific and Cultural Organization. World Heritage Convention. Die SemmeringBahn WHC Nomination Documentation (1998).

El succés de la línia austríaca es va veure ben aviat acompanyat per la construcció reeixida de molts altres ferrocarrils que vencien les muntanyes. Les presses per enxarxar el territori van fer que, en alguns casos, les línies tinguessin un caràcter precari, com era costum en la construcció de ferrocarrils als Estats Units,⁹²⁷ i en altres, un de provisional, com va ser el cas del ferrocarril del Mont Cenís, que connectava França amb Itàlia.⁹²⁸ Les diferents experiències van acumular un pòsit de progrés tècnic en la construcció ferroviària. Els ponts i els viaductes van ser cada vegada més audaços. Els túnels, més llargs. Les locomotores perfeccionaven els seus mecanismes perquè assolissin majors esforços de tracció, els vagons de mercaderies ampliaven la capacitat i els cotxes de viatgers es tornaven més confortables. Les inversions econòmiques en els ferrocarrils creixien sense aturador. Tanmateix, si hi ha una gran línia de muntanya en què s'hi van destil·lar totes les fites tècniques que havien estat superades des de la construcció del Semmering i en la qual, a més, s'hi congriava una varietat d'imatges i idees alhora polítiques, ideològiques, culturals i estètiques que donaven forma a un paisatge que va ser convertit, ell mateix, en mercaderia, aquesta és la del ferrocarril del Sankt Gotthard.

Hem presentat en la *Introducció* les conseqüències complexes de la travessa ferroviària dels Alps, pel que fa a la construcció de les línies del ferrocarril. Com havien fet a la plana, les grans línies van induir l'aparició a les muntanyes d'una xarxa capil·lar de ferrocarrils secundaris amb l'objectiu de complementar-los el tràfic de viatgers i mercaderies. A Suïssa aquestes xarxes capil·lars es van orientar ben aviat a l'explotació

⁹²⁷ «Otro signo diferencial de grandísima importancia se encuentra entre los Ferrocarriles americanos y los europeos. Estos fueron construidos, en sus líneas generales cuando menos, con arreglo a un plan bien estudiado en cuya realización se tuvieron en cuenta las mejores condiciones que la técnica de aquellos tiempos podía ofrecer, de forma que puede asegurarse que las líneas principales fueron construidas en Europa, ya desde un principio, por modo definitivo. En los Estados Unidos no; allí se vieron desde el primer momento los ferrocarriles como un medio y hasta con un fin puramente Industriales, y así se empezó en todas partes a hacer lo estrictamente necesario para pasar por los caminos de hierro, a reserva de mejorarlos luego a medida que su resultado financiero lo fuera permitiendo.» MARISTANY GIBERT, E. (1905). *Viaje por los Estados Unidos*, Imprenta Enrich, Barcelona.

⁹²⁸ La línia, que travessava el coll de Mont Cenís, a 2.083 m. d'altura, constituïa el pas principal entre França i Itàlia. El capital necessari el va posar un grup d'accionistes anglesos, així com també una part dels tècnics de la construcció. Es va construir amb caràcter provisional mentre es perforava el túnel del Frejús. El traçat, que va posar-se en servei el 1867, resseguia el de la carretera, per la qual cosa superava pendents de fins a 83/00 i tenia corbes de radis inferiors als 40 m. i va obligar a resoldre els problemes que els grans pendents, mai abans assolits, i els dèbils radis de corba produïen en l'adherència, la tracció i la frenada dels combois. La solució va passar per la construcció d'una via de tres carrils i modificacions en la disposició de les rodes motrius de les locomotores. Una part del traçat transcorria en túnels artificials, per protegir-lo de les neus. Quan el túnel del Frejús va ser inaugurat, el 1871, el ferrocarril del Mont Cenís va ser desmantellat. El seguiment de les obres de construcció de la línia que en va fer la premsa va ser considerable, també a l'Estat espanyol on, possiblement, els Alps van resultar informativament més pròxims que les serralades peninsulars. Font: elaboració pròpia.

turística del paisatge, però les iniciatives van topar amb el fet que els principals escenaris de la nova indústria turística es trobaven en indrets inaccessibles al ferrocarril tradicional, fins i tot per a aquell que havia vençut el Sankt Gotthard. Per tant, calia que la tecnologia, aplicada al ferrocarril, aportés una solució que satisfés l'ànima dels turistes per arribar als racons més feréstecs de la muntanya. I la solució la va aportar Niklaus Riggenbach amb el seu prototip de ferrocarril de cremallera, que es va instal·lar per primera vegada el 1871 a la muntanya Rigi.

L'hostal al cim de la muntanya Rigi, que havia estat inaugurat el 1816, ha estat considerat un dels primers edificis de turisme modern a la Suïssa central, quan encara quedaven cinc dècades per a la construcció del primer ferrocarril de muntanya en sòl europeu.⁹²⁹ Durant molt de temps el Rigi havia exercit una atracció especial per als habitants de Luzerna, per les seves panoràmiques impressionants. Goethe va ascendir al cim de la muntanya el 1775 i va immortalitzar-la —i internacionalitzar-la— en el seu diari quan va escriure uns versos que duen per títol *Rings die Herrlichkeit der Welt*. El primer hostal al Rigi, que anunciava el turisme modern, era una cabana de troncs construïda en un estil tradicional. Era, bàsicament, una cabana alpina engrandida amb llits i un menjador per als visitants, però va despertar la sensibilitat dels intel·lectuals del romanticisme i, al seu darrere, de persones adinerades d'arreu del món que seguien el que els escrivien uns altres. El 1819 el govern de Lucerna va promoure la construcció d'un camí perquè s'hi pogués accedir a cavall, la qual cosa va reduir l'esforç que havien de fer els que visitaven l'hostal, i va promoure un bon negoci per als que els havien de transportar els equipatges i els queviures. La muntanya deixaria de ser bromosa, feréstega i inaccessible i esdevindria socialment acceptable.⁹³⁰

Cap al 1869, Niklaus Riggenbach, enginyer director als tallers del Centralbahn, a Olten, va pensar que la muntanya panoràmica suïssa més famosa a escala internacional, la Rigi, era el lloc ideal per posar en pràctica una nova tecnologia ferroviària que havia conegut al Mount Washington, durant un viatge que havia fet recentment pels Estats Units. Per adaptar la tecnologia i materialitzar el projecte va buscar la col·laboració de

⁹²⁹ *Jubiläumsmagazin RigiBahnen ag.* (2021)

⁹³⁰ «Hace 20 años que el subir á Kulm a caballo, además de lo expuesta y penosa que era la ascensión, costaba muy caro, y se empleaban cerca de ocho horas; mientras que hoy se llega á la cumbre de la montaña en una hora y cuarto, por poco dinero, con gran comodidad y sin ninguna exposición, pues en los años que lleva el camino de funcionar, ni una sola desgracia ha acaecido, á pesar de recorrer los trenes siete kilómetros sobre planos inclinados, que pasan algunas veces del 25 por cien». En: *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 26 de setembre de 1880, p. 7

dos enginyers —Olivier Zschokke (1826-1898) d'Aarau i Adolf Naeff (1809-1899) de St. Gallen— els quals, a més de la seva experiència en la construcció de ferrocarrils, també van aportar importants relacions polítiques al projecte. El 1869, en uns pocs mesos, es van obtenir la concessió i el permís de construcció, del govern de Lucerna i de les autoritats federals. Amb el suport d'amics influents el finançament també es va desenvolupar sense contratemps: en un dia es van subscriure 2.398 certificats d'accions. L'empresa amb seu a Lucerna arrencava, per tant, amb capital econòmic i de treball més que suficients.⁹³¹

Les obres van començar a mitjans de setembre de 1869. Segons el contracte el ferrocarril hauria d'haver-se completat en vuit mesos. No obstant això, els terminis no van poder-se complir, perquè el fred, la neu i el glaç dels primers mesos de 1870 van provocar retards i només quan va arribar la primavera es van poder col·locar els primers rails i travesses. Aleshores, amb la contractació de sis-cents obrers, i molt de treball nocturn i dominical, les obres van poder avançar a un ritme constant. El 18 de maig de 1870, va arribar a Vitznau la primera locomotora tanc H1/2 i Niklaus Rigggenbach va poder demostrar la tècnica que havia perfeccionat en una via de proves de 300 m de llarg. La locomotora va empènyer pendent amunt dos vagons de mercaderies que havien carregat amb travesses de roure i un grup de passatgers. Les proves de frenada en el descens també van resultar satisfactòries. A partir del 7 de juliol es va autoritzar que els primers trens amb material de servei circuessin per la línia fins les obres. L'estació de tren de Vitznau es va completar tres setmanes després. En ella, com en les altres estacions de la línia, es van construir edificis en un estil de fusta coetani.

La línia finalitzava després de 5,19 km de recorregut, de manera provisional, a la frontera entre els cantons de Lucerna i Schwyz a Staffelhöhe. La construcció havia costat 1,25 milions de francs suïssos. Per a la inauguració del 21 de maig de 1871 es va disposar que dos trens engalanats pugessin pel flanc sud del Rigi. Com a conductor de tren, Niklaus Rigggenbach va conduir els representants governamentals de la Confederació Suïssa i del cantó de Lucerna, els polítics i els membres del Consell d'Administració de la companyia. Les circulacions amb horaris per als viatgers es van iniciar l'endemà. Durant el primer estiu de funcionament la línia va ser un gran èxit. Un total de 60.263 de viatgers van fer

⁹³¹ LÉVY-LAMBERT, A. (1892). *Chemins de fer à crémaillère : tracés, types de crémaillères, systèmes Rigggenbach, Abt, Locher, etc., matériel roulant, exploitation*. H. Lamirault Editeur. Pag. 31

servir el nou ferrocarril.⁹³² El succés del model d'exploració al Rigi va promoure l'aparició d'un gran nombre de rèpliques. Els llocs als quals es volia dur el ferrocarril eren cada vegada més elevats i els pendents que calia superar, més forts. Això va fer que el sistema que havia patentat Niklaus Rigggenbach resultés ràpidament insuficient per assolir les exigències d'una indústria que floria fins a l'enlluernament. Al sistema de Rigggenbach el van superar uns altres entre els què destaca el que va patentar Carl Roman Abt, que permetia assolir pendents més pronunciats amb més seguretat i confort.⁹³³

El creixement en l'afluència de turistes que el ferrocarril transportava als cims va promoure l'aparició o l'engrandiment d'instal·lacions hoteleres, que van perfeccionar les seves característiques per adaptar-les, no només a les noves necessitats, sinó també a les expectatives que els viatgers dipositaven en el seu viatge a la muntanya. El vell hotel de fusta del Rigi aviat va ser substituït per un de més gran, al costat del qual se'n van aixecar uns altres.⁹³⁴ El fenomen es reproduiria arreu dels Alps i en les grans serralades dels Estats Units, fins que la Primera Guerra Mundial va aturar-lo en sec. Abans, havia arribat a Catalunya, a la muntanya de Montserrat.

Hem conegut que el 1892, la Societat de Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes havia inaugurat el cremallera de Montserrat amb la contribució de capital econòmic, tècnic i conceptual suís. Hem donat a conèixer que la Societat va passar a mans d'un grup de capitalistes catalans, el 1923, la qual cosa l'inseria en un fenomen d'ampli abast que tenia lloc en l'economia espanyola posterior a la Primera Guerra Mundial. Al mateix temps, era el resultat d'una estratègia política i religiosa a Catalunya. Però també el podem relacionar, i ara ho fem, amb una nova estratègia en la internacionalització de les inversions helvètiques. De la nova estratègia suïssa en resultava l'aprofitament de la dependència tecnològica. La nova relació es traduïa en els plans de futur d'FMGP, que

⁹³² MOSER, B UND KÜSTNER, T. (1997). *Rigi und Pilatus-Bahnen*. Herman Merker Verlag, p. 12-13

⁹³³ «Se examinó la cuestión de si se emplearía la cremallera Abt (compuesta de 3 elementos) con preferencia á la Rigggenbach (de escalones). en una conferencia celebrada por los señores Kessler, el director de los talleres de Esslingen Rigggenbach, ingeniero mecánico de Olten, R. Abt, ingeniero-jefe de Paris, y Schneider, director de los trabajos de la Empresa. Mr. Rigggenbach, el padre de los ferro-carriles europeos de cremallera, no ha titubeado en reconocer la exactitud teórica, esto es implícitamente la superioridad del sistema Abt.» *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 30 de marzo de 1884, p. 7

⁹³⁴ «No era casualidad que muchos de estos proyectos reprodujeran patrones arquitectónicos similares en unas ubicaciones geográficas, a priori, tan dispares como el mar o la montaña. Ambas formaban parte de la misma ruta anual mundana que realizaba la alta sociedad desde la época romántica, enlazando temporadas y estaciones turísticas del norte al sur de Europa. De manera que en su ida o en su regreso del litoral meridional francés, en el itinerario que les llevaba a las estaciones termales y balnearias de moda, el paso obligado por los Alpes facilitaba un intercambio cultural que continuó en el siglo XX y que se manifestó también en la arquitectura.» JIMÉNEZ, E. I VARGAS DÍAZ, I. (2018). «El hotel turístico. Viaje a los orígenes de su arquitectura, 1880-1932». *Arquitectura Revista*, vol. 14, Núm.2, p. 151-162.

consideraven la indústria ferroviària helvètica com la seva única aliada. El prestigi dels suïssos en aquest sector de la indústria era insuperable.

El que acabem d'exposar ens serveix per emmarcar l'actitud de Josep Rogent Pedrosa en la resolució dels dubtes sobre el model de tracció que havia d'adoptar el nou ferrocarril de Núria, que havia quedat sense aclarir per la mort de Julien Fuchs. En la redacció original del projecte del cremallera de Núria, fet per Fuchs, només es consignava que l'elecció del sistema de tracció calia fer-lo en un estudi a part.⁹³⁵ Per tant, la mort de l'enginyer havia deixat en els llimbs l'estudi de la tracció i la contractació de Montserrat Fenech Muñoz no el resolvia, perquè en aquest camp la seva formació era molt limitada i l'experiència, nul·la. La situació —la Societat era a punt de presentar la sol·licitud de concessió— urgia a una solució. Rogent va decidir-se a escriure, el 14 d'agost de 1925, a Frederic A.E. Nippel,⁹³⁶ el representant de S.L.M. Winterhur a Barcelona, perquè el posés en contacte amb la casa matriu per concertar un viatge a Suïssa. El conseller delegat volia entrevistar-se amb l'enginyer Roman Abt, propietari de la patent del sistema de cremallera que duia el seu cognom i president del Consell d'Administració de la societat suïssa de construccions ferroviàries.⁹³⁷ Roman Abt havia proporcionat el 1892 les làmines per al cremallera de Montserrat i, el 1922, la locomotora Núm. 8.

El viatge va tenir lloc la darrera setmana d'agost i els dos homes van trobar-se a Lucerna. A la ciutat suïssa Rogent va poder explicar amb tota la seva amplitud els negocis de la Societat i els projectes que preveia promoure. L'expectativa de negoci d'FMGP i el seu plantejament devien causar bona impressió a Roman Abt, que va comprometre's a

⁹³⁵ «Para la elección del sistema de tracción a adoptar será preciso un estudio profundo de esta importante cuestión, que depende de muchos factores. El momento venido, daremos a conocer desde luego el sistema adoptado por medio de una memoria especial que formularemos en tiempo oportuno.» En: *Memòria del ferrocarril de Ribes de Fresser al Santuari de Nostra Senyora de Núria* (manuscrita). FGC Fons FMGP [11003/008]

⁹³⁶ Frederic A.E. Nippel era, a més, cònsul de Suïssa a Barcelona. FGC Fons FMGP [4010/01] Correspondència diversa

⁹³⁷ Roman Abt (16.7.1850 à Bünzen, 1.5.1933 à Lucerne, cath., de Bünzen). Fils de Roman, député, industriel de la paille. Petit-fils de Joachim Wey. Frère de Heinrich Eugen et de Siegfried. Anna Josepha Felber. Diplôme d'ingénieur mécanicien de l'Ecole polytechnique de Zurich en 1872. A. fut ingénieur à Olten et Aarau, expert au Département fédéral des postes et des chemins de fer de 1879 à 1881, ingénieur en chef à Paris de 1881 à 1885, puis indépendant. Il révolutionna la construction des chemins de fer à crémaillère avec le "système Abt" (qui combine rail normal et crémaillère) et avec les aiguillages automatiques. Il construisit septante-deux chemins de fer de montagne dans toutes les régions du globe; on lui doit en Suisse les chemins de fer de Viège-Zermatt, du Gornergrat, de la Furka, de l'Oberalp et du Monte Generoso. A. présidait la Société de la ligne du Gothard lorsque fut négocié en 1903 son rachat par la Confédération. Docteur honoris causa de l'Ecole polytechnique de Hanovre. Connaisseur et mécène, il fut membre de la Commission fédérale des beaux-arts (1904-1907) et président de la Société suisse des beaux-arts (1905-1911). Font: *Dictionnaire Historique de la Suisse. DHS*

estudiar la qüestió de la tracció. En conseqüència, retornat a Barcelona, el 9 de setembre Rogent li va fer arribar una còpia del projecte de ferrocarril a Núria perquè l'enginyer suís en fes la seva anàlisi i, també, li confiava que

ici tout le monde est en vacances et j'espère pouvoir réunir mes amis vers le milieu de Septembre pour nous occuper sérieusement du Crémaillère de Nuria. Correspondant votre désir je vous tendrai au courant de cette affaire que j'espère réussira bien, contant comme nous pouvons conter, avec vos sages conseils et expérience si bien prouvée.⁹³⁸

En una llarga resposta, que la casualitat va voler que s'escrivís el mateix dia en què Rogent presentava a Girona la sol·licitud de concessió del ferrocarril, l'enginyer Abt resumia els avantatges i els desavantatges dels dos tipus de tracció en discussió, l'electricitat i el vapor. El suís entenia que l'èxit de l'explotació que la Societat feia a Montserrat des de 1892 convidés l'enginyer en cap a replicar-ne les solucions en la nova línia però, sobretot, afegia un detall rellevant:⁹³⁹

Je ne suis pas sûre, mais je suppose que le Directeur actuel de Montserrat n'est pas spécialiste en électricité. Son expérience précieuse, acquise au Montserrat, restera pour peu d'utilité à Ribes-Nuria. Il vous faudra un second chef électricien pour surveiller la construction et plus tard l'exploitation.⁹⁴⁰

Hi havia encara uns altres elements que, des de l'experiència d'Abt, calia valorar abans de prendre una decisió. Eren la disponibilitat i el preu de l'energia elèctrica i els beneficis que es poguessin esperar de l'explotació turística dels cims. Abt conclouïa amb un paràgraf en què, de manera subtil, recomanava una explotació unificada de Montserrat i Núria, la qual cosa comportaria les economies derivades d'un mateix personal i d'un mateix sistema de tracció i resultaria en «un avantage inestimable».

Després que Rogent comunicés a Abt que havia estat presentada la sol·licitud del ferrocarril, la relació epistolar es va interrompre fins juliol. Llavors, Abt va remarcar en una nova carta que havien passat sis mesos sense tenir notícies mútues. Des de Suïssa,

⁹³⁸ *Presupuesto de construcción, cálculos de ingresos y gastos, escritos y oficios oficiales, correspondencia varia y apuntes diversos relacionados con proyectos de construcción del ferrocarril.* FGC Fons FMGP [11003/08]

⁹³⁹ «Même voie, même maximum de rampe, même rayon des courbes, même puissance des trains, mêmes voitures, bien entendu avec tous les perfectionements éprouvés jusqu'à présent». Correspondència entre Josep Rogent Pedrosa i Roman Abt. FGC Fons FMGP [11003/08]

⁹⁴⁰ *Presupuesto de construcción, cálculos de ingresos y gastos, escritos y oficios oficiales, correspondencia varia y apuntes diversos relacionados con proyectos de construcción del ferrocarril.* FGC Fons FMGP [11003/08]

el vell enginyer copsava perfectament el difícil context del projecte, però també l'oportunitat de negoci que representava per a tots, i escrivia a Rogent que

j'admets que la situation générale, les troubles de toute nature au monde entier, ne sont pas favorables à des entreprises nouvelles, surtout si la réalisation d'un gros bénéfice ne se présente pas au premier jour. Et justement de ce côté que je juge votre projet. Le chemin de fer de Ribas-Nuria se trouverait à une distance assez considérable de Barcelona, mais la communication existe, et sans doute aujourd'hui il serait encore possible de se procurer de vastes terrains aux environs du Sanctuaire de créer une colonie importante, bientôt près fréquentée et recherché, et de tirer de grand bénéfice par la vende détaillée de terrain.

Naturalment, el comentari interessat de Roman Abt feia obvi el que Rogent i els altres consellers d'FMGP ja sabien i perseguien, que la transformació del paisatge de muntanya en mercaderia podia esdevenir una gran oportunitat de negoci. No endebades, com li recordava el conseller delegat, «malgré la distance de Barcelona a Ribas (114 kilometres) je crois que la construction de Ribes – Nuria sera un affaire très avantageuse». Aprofitava per acordar una segona trobada a Suïssa, on viatjaria acompanyat de Montserrat Fenech.

El nou viatge es va confirmar per a la primera setmana de setembre de 1926. Abt va fer que els directors tècnics d'S.L.M. Winterthur proposessin un itinerari fet a la mida de les necessitats de Rogent i Fenech, que comprenia tres jornades. Durant la primera es dirigirien de Ginebra a Montreux per prendre el cremallera a Rochers de Naye. L'endemà visitarien el ferrocarril del Furka, en la secció entre Andermat i Brig, i baixarien a Goschenen, per tornar a Zuric per la línia del Gotthard. Finalment, la tercera jornada la dedicarien a la visita de la factoria de S.L.M Winterthur «et discussion de l'afaire Ribas – Nuria». Però Rogent era una persona de salut delicada i a mig viatge va emmalaltir greument. Fenech va haver de completar el periple tot sol. Després de quinze dies en un hospital de Lausana el conseller delegat va tornar a Barcelona. Prescrit pels metges un repòs absolut, va prosseguir l'activitat epistolar des de la casa familiar de Collbató. La va mantenir fins a la cloenda de l'any, quan va comunicar a Abt que el Consell d'Administració havia pres la decisió d'estudiar l'electrificació de Montserrat.⁹⁴¹

⁹⁴¹ «J'espere que Mr. Charmeyer vous aura expliqué l'état du projet d'electrification de Montserrat» Correspondència entre Josep Rogent Pedrosa i Roman Abt. Font: *Presupuesto de construcción, cálculos de ingresos y gastos, escritos y oficios oficiales, correspondencia varia y apuntes diversos relacionados con proyectos de construcción del ferrocarril*. FGC Fons FMGP [11003/08]

La peripècia del procés administratiu de la sol·licitud de concessió

El dia 8 d'octubre de 1925, tot just aprovada pel Consell d'Administració d'FMGP la definitiva estratègia econòmica de la Societat, Josep Rogent i Manuel Talens, conseller delegat i administrador, respectivament, van traslladar-se a Girona per presentar davant la Prefectura Provincial d'Obres Públiques la instància en què s'hi exposava «un proyecto para la construcción de un ferrocarril económico de vía estrecha desde la estación de Ribas del Fresser (de los Ferrocarriles Transpirenaicos) al Santuario de Nuestra Señora de Nuria».⁹⁴² A Girona havien de trobar l'advocat Josep Raig Iglesias, el qual, a partir de

⁹⁴² El text, que havia redactat Josep Rogent el dia 7, és el següent: «EXCMO. SEÑOR. // José Rogent Pedrosa, mayor de edad y vecino de Barcelona, según cédula personal que exhibí de clase segunda y número ciento dos mil cuarenta y ocho, expedida en veinte y uno de julio de este año, obrando en su calidad de Consejero Delegado de la SOCIEDAD DE FERROCARRILES DE MONTAÑA A GRANDES PENDIENTES, domiciliada en Barcelona calle de Aragón número doscientos setenta y nueve, primero, a V.E. atentamente expresa:

Que al amparo de la Ley de veinte y seis de Marzo de mil novecientos ocho reformada por la de veinte y tres de Febrero de mil novecientos doce y del Reglamento para su ejecución de doce de Agosto del propio año, el que suscribe tiene el honor de acudir a V.E. en súplica de que le sea otorgada la concesión de un ferrocarril secundario de vía estrecha del sistema de cremallera, el cual partirá de la estación de Ribas del Fresser (Ferrocarriles Transpirenaicos) para terminar en el Santuario de Nuestra Señora de Nuria, emplazado todo en la provincia de Gerona.

Dicho ferrocarril de Cremallera debe ser considerado como Ferrocarril Secundario comprendido en el artículo primero de la Ley antes citada y como no se sol·licita garantía de interès por el Estado debe regularse la concesión por las disposiciones del capítulo tercero de aquella y concordantes del Reglamento. En cumplimiento de lo prevenido en el artículo veinte y nueve de la pròpia Ley y concordantes del Reglamento se acompañan con la presente instancia, en triple copia los documentos siguientes: Memoria descriptiva del proyecto; Presupuesto; Tarifas; Relación de propietarios de las fincas afectadas por la expropiación especificando las radicadas en el termino municipal de Ribas del Fresser y las radicadas en el de Queralbs.

Y además los siguientes planos: 1º de Situación y del trazado; 2º Perfil Longitudinal; 3º Sección de Via y fijación de la superestructura; 3º De la superestructura; 4º Del cambio de vía.

El que suscribe pretende gozar de los beneficios del artículo segundo de la Ley antes mencionada a cuyo fin ha solicitado del XCMO. Señor Gobernador de la Provincia dé las órdenes oportunas a la Delegación de Hacienda para que le sea admitido el depósito del uno por ciento del precio alzado de la obra cuyo depósito asciende a la cantidad de CUARENTA Y CINCO MIL PESETAS y tan pronto se les haya expedido el correspondiente resguardo lo acompañará para ser unido en este expediente.

El que suscribe se propone construir el mencionado Ferrocarril de Cremallera en el término de tres años contaderos des de la fecha de la concesión estando dispuesto a aumentar oportunamente hasta el tres por ciento la fianza constituida.

El ferrocarril de que se trata no puede estar comprendido en las prescripciones del nuevo Estatuto Municipal por atravesar distintos términos municipales y por no haber sido derogada la legislación especial que rige los Ferrocarriles secundarios.

Por lo expuesto:

A V.E. atentamente suplica se digne haber por presentada esta instancia con los documentos acompañados que se mencionan en el cuerpo de la misma y previos los trámites determinados en los artículos cuarenta y dos y cuarenta y tres del Reglamento de doce de Agosto de mil novecientos doce otorgar a la SOCIEDAD DE FERROCARRILES DE MONTAÑA A GRANDES PENDIENTES por el plazo de novena y nueve años la concesión del Ferrocarril de Cremallera a que se refiere el proyecto acompañado con derecho a los beneficios mencionados en el artículo segundo de la Ley de veinte y seis de Marzo de mil novecientos ocho modificada por la de veinte y tres de Febrero de mil novecientos doce.

Es gracia que espera obtener de V.E.

llavors, assumiria la responsabilitat de fer més àgil la tramitació de l'expedient. L'endemà mateix es va fer en la delegació d'Hisenda de la ciutat el preceptiu dipòsit de l'1% del valor pressupostat de l'obra, que ascendia a 45.000 pessetes.⁹⁴³ Raig havia d'encarregar-se de gestionar els comprovants, no sense ser advertit abans per Rogent i Talens que en l'afer «no hay persona alguna autorizada para gestionar nada referente al citado proyecto». Quan els comprovants van estar llestos, el 22 d'octubre, Raig va adjuntar-los al projecte, amb la qual cosa complia amb tots els requeriments necessaris per a la seva tramitació, tant a Girona com, seguidament, a Madrid. La delegació a Girona de la Prefectura d'Obres Públiques havia de trametre tres exemplars del projecte al *Ministerio de Fomento* perquè els avalués la *Dirección General de Ferrocarriles*, però l'error d'un funcionari va fer que només se'n trametés un, la qual cosa va exigir una nova intervenció de l'advocat Raig «para que los dos citados ejemplares salgan a la mayor brevedad para el indicado Ministerio». Resolt l'entrebanc, el projecte va ser publicat el dia 3 de desembre de 1925 en la pàgina 1216 de la *Gaceta de Madrid* i, el dia 12, en la pàgina 544 del *Butlletí Oficial de la Província de Girona*.⁹⁴⁴

La publicació oficial de la sol·licitud establí un termini de 30 dies per a la presentació d'uns altres projectes concurrents que el poguessin millorar. Durant aquell mes, Manuel Talens i Josep Raig van mantenir un contacte periòdic per conèixer qualsevol interferència, fins que, el primer va poder escriure al segon, el 14 de gener de 1926, que, «como V. sabe ayer terminó el plazo de los treinta días concedido en el citado Boletín oficial para la presentación de proyectos en competencia. Espero tenga la amabilidad de escribirme si ha habido alguna novedad».

La inquietud d'FMGP no era gratuïta. Podem reconèixer-ne el fonament en la nota que Josep Ventosa Calvell va escriure a Josep Rogent el 18 de febrer en què pretenia

Barcelona, 7 de octubre de 1925

Signatura de Josep Rogent Pedrosa»

(Es conserva també l'esborrany manuscrit).

⁹⁴³ El dipòsit definitiu va fer-se per valor de 65.000 pessetes en títols de Deute Perpetu de l'Estat al 4% d'interès.

⁹⁴⁴ Ref. 4644. JEFATURA DE OBRAS PÚBLICAS. Ferrocarriles. De conformidad a la dispuesto en el artículo 41 del Reglamento para la ejecución de la ley de Ferrocarriles Secundarios de 23 de febrero de 1912 y el Real decreto Ley de 12 de julio de 1924, se anuncia al público que por D. José Rogent Pedrosa, en nombre de la Sociedad de Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes se ha presentado un proyecto para la construcción de un ferrocarril de vía estrecha de cremallera, el cual partirá de la estación de Ribas de Freser de los Ferrocarriles transpirenaicos, para terminar en el Santuario de Nuestra Señora de Nuria. Lo que de orden del Sr. Gobernador se publica en este Periódico oficial para que durante el plazo de un mes puedan presentarse otras peticiones que pudiesen mejorar la formulada. Gerona, 9 de Diciembre de 1925. —El jefe de la Sección, José Casamor

repetir la jugada feta a Montserrat l'estiu de 1925 i de la qual hem parlat en la primera part. És a dir, que el financer es postulava, a través de les entitats bancàries que dirigia, per representant, en aquest cas, de Frederic Cusidó Poll⁹⁴⁵ i de Santiago Rubió Tudurí, per cedir a FMGP els drets d'aquells homes en el projecte d'un funicular entre Queralbs i Núria. Ho farien, és clar, a canvi d'una substancial quantitat econòmica. Segons Ventosa, Frederic Cusidó assegurava estar en possessió de la concessió d'una línia, en part de tramvia i en part de funicular, destinada a unir el Santuari de Núria amb la carretera de Queralbs, i també d'una prolongació cap a la Coma de l'Embut, camí del Puigmal.⁹⁴⁶ Santiago Rubió afirmava ser l'autor del projecte tècnic i, amb Cusidó, pretenien formar una societat —aparentment liderada per Ventosa, que com hem conegut tornaria més endavant a rondar per Núria associat a Ferran Cuito Canals— per executar el projecte. El 10 de març Rogent es reunia amb Ventosa a la Banca Marsans, que li transmetia les voluntats de Rubió i Cusidó de renunciar-hi si FMGP els comprava els drets per 50.000 pessetes, a les quals s'hi haurien d'afegir 100.000 més si la Societat decidia executar la totalitat del projecte o alguna de les seves parts. Rogent va considerar les condicions inacceptables. El 17 de març va tenir lloc una darrera reunió, en què Ventosa va exposar unes de noves, que Rogent no va acceptar.⁹⁴⁷

En aquest lapse, Rubió i Cusidó havien visitat el bisbe Guitart i li havien lliurat la seva proposta de funicular, sense que el bisbe prengués partit.⁹⁴⁸ El fet era, com s'ha vist, que no s'havia presentat cap projecte competidor al d'FMGP durant el període legal estipulat de 30 dies, ni tampoc es tenia notícia —com li aclaria Raig en una carta a Talens— que mai s'hagués presentat en la Direcció Provincial d'Obres Públiques cap de semblant. Amb aquest precedent, Rogent va decidir tirar pel dret i va informar el Consell

⁹⁴⁵ Recordem la seva presència a Núria i en el primitiu comitè tècnic, promogut per la *Junta de Obra del Santuario de Nuestra Señora de Nuria*.

⁹⁴⁶ Cal notar que es tracta del mateix projecte que el bisbe Benlloch havia presentat al Centre Excursionista de Catalunya, en la seva visita a Barcelona del 1916. Segons sembla, la relació de Rubió amb Rogent es remuntava al 1915. Veiem, a més, que Rubió va treballar en el funicular a Núria al mateix temps que ho feia en el de Sant Joan, per compte de CAFA. Se'ns fa evident que Josep Rogent havia de conèixer els treballs de Santiago Rubió, si no és que els esperonava. Sobre Santiago Rubió i Tudurí, veure: LUSA MONFORTE, G. (2015). «Los tres directores de la Escuela durante la guerra (1936-1939) (III) Santiago Rubió i Tudurí», *Documentos de la Escuela de Ingenieros Industriales*. Núm. 25;

⁹⁴⁷ La nota que en va prendre Josep Rogent aclareix que «en Cusidó i en Rubió estan decidits a cedir la concessió de Nuria per 50.000 pessetes a l'acte i 75.000 pessetes més si el projecte es realitza o s'aprofita la concessió. En Cusidó demana además el tanteig de les obres de construcció de Nuria. El tanteig de les obres de construcció del carril quedaria a favor de La Metropolitana de que forma part en Ventosa. No accepto les proposicions.» En: *Notes manuscrites de Josep Rogent Pedrosa*. FGC Fons FMGP [4010/05]

⁹⁴⁸ Rubió el donaria a conèixer el 1928 en la revista *Ciència*.

d'Administració, el 19 de març de 1926, de les pretensions de Cusidó, Rubió i Ventosa, sense que prengué cap decisió al respecte.⁹⁴⁹

Malgrat l'absència d'una decisió ferma del Consell d'Administració, pel que fa a l'afer de Cusidó i Rubió a Núria, amb Ventosa Calvell pel mig, les notícies que Rubió s'encarregava de fer circular, així com el fet que hagués visitat el bisbe Guitart, van fer que reviscolessin, durant la sessió del 10 de juny de 1926, els dubtes que alguns consellers expressaven sobre el projecte del cremallera de Núria. En absència del president Pere Grau Maristany, greument malalt —moriria el 23 de juliol— Ramon Albó, que presidia el Consell, va demanar a Josep Rogent que encarregués un estudi econòmic de cadascuna de les opcions en joc, el cremallera i el funicular, i que el dugués a terme l'enginyer en cap de l'explotació, Montserrat Fenech.

Però els moviments en el sector no permetien cap recés. Per aquest motiu, tot just enterrat Maristany, la Societat va haver de prendre noves decisions. Pel novembre, de resultes de l'anunciada electrificació de la línia Barcelona - Manresa dels ferrocarrils del Nord en resultaria «un cambio radical en la explotación del cremallera que exigirà el aumento del material móvil», per la qual cosa Rogent va comunicar a Fenech que s'oblidés de la comparativa del cremallera de Nuria amb el funicular de Santiago Rubió i tornés a estudiar l'electrificació del cremallera de Montserrat i en fes un pressupost. Rogent esperava que Fenech sabria treure avantatge del viatge que acabava de fer a Suïssa, en què havia pogut conèixer els ferrocarrils de muntanya més moderns d'aquell país.⁹⁵⁰ El conseller delegat guanyava temps, també, mentre es gestionava la sol·licitud de concessió del cremallera de Núria, perquè en un moment oportú esperava poder posar sobre la taula la solució que li havia suggerit l'enginyer suís Roman Abt, i que correria a comunicar-la-hi, la d'unificar les solucions tècniques d'ambdues explotacions.

⁹⁴⁹ *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 19 de març de 1926. FGC Fons FMGP [9008/01]

⁹⁵⁰ Al capítol segon hem presentat la manera com aquesta ordre quedaria en un no res per la negativa de la comunitat benedictina a cedir a FMGP espais per a la construcció dels hotels i restaurants que havien de servir per amortitzar la inversió en la modernització de la línia de Montserrat.

De l'avantprojecte al replantejament. L'encaix del ferrocarril en el paisatge⁹⁵¹

El 17 de desembre de 1926 el director general de Ferrocarrils i tramvies comunicava a FMGP que «la Sección 2ª del Consejo de Obras Públicas ha tenido a bien aprobar el proyecto de Ferrocarril con cremallera sistema ABT secundario sin garantía de interés desde la estación de Ribas del Fresser al Santuario de Nuestra señora de Nuria» (Taula 57).⁹⁵²

Taula 57. Descripció del traçat de la línia Ribes-Núria en la sol·licitud de concessió, de 25 de setembre de 1925.

Descripción del trazado

Como hemos dicho anteriormente, el trazado arranca de la plataforma de la Estación de Ribas de Fresser del ferrocarril de Ripoll a Puigcerdá cota 905. En el Km. 0,350 atraviesa la carretera de Barcelona a Puigcerdá por medio de un puente de 10,00 m de luz. En el Km. 0,400 franquea el rio Fresser por medio de otro puente de poca importancia para seguir, con rampa que no alcanza el 1% la orilla izquierda de dicho rio.

En el km. 0,800 está proyectado un apeadero para el servicio del pueblo de Ribas, cuyo apeadero está situado en sitio céntrico de la población.

Desde este punto el trazado sigue por la orilla izquierda del mencionado rio y en el km. 4,600 atraviesa por un pontón el camino vecinal de Ribas a Caralps y nuevamente el citado rio pasa a situarse a la orilla derecha.

En el Km. 5,650 y con rampa de 0,147 sobre 350 metros empieza el trazado a subir la parte alta del valle. Con rampa de 0,150 sobre 400 m alcanza la estación de Caralps en el km 6,450 en rampa de 5% sobre 100,00 m.

Al salir de dicha estación el trazado sigue subiendo con rampa de 0,130 y 0,150 hasta el km. 9,500 punto en que atraviesa por medio de un puente el rio Coma d'Eymi [sic] a proximidad del salto del Sastre, muy conocido de los excursionistas.

Desde este punto el trazado sigue nuevamente por la orilla izquierda y con rampas de 0,150 y 0,110 respectivamente hasta el km. 12,000 en que alcanza la cota de 196,00 m y luego con una horizontal de 200,00 de longitud llega al emplazamiento fijado para la estación de Nuria a proximidad del Santuario del mismo nombre.

Como se verá por el plano y perfil longitudinal que acompañan este proyecto, el trazado proyectado, no ofrece grandes dificultades no encontrándose en todo su trayecto obra de fábrica de importancia y el terreno que recorre es en general compacto y de buena calidad abundando la piedra.

La longitud de la línea tendrá unos 12 km 200 y la diferencia de nivel a salvar será de 1960 m – 905 = 1055,00 m. lo que representa una pendiente media de $1055/12200 = 0,0865$ pendiente relativamente pequeña si se tiene en cuenta que el sistema adoptado puede admitir pendientes de 0,240,-

Obras de fábrica

Las obras de fábrica que se encuentran, como hemos dicho de poca importancia y son las que siguen:

Km. 0,350	P.I. de 10,00 m Carretera de Barcelona a Puigcerdá
Km. 0,400	Puente de 10,00 sobre el rio Fresser

⁹⁵¹ Per a la descripció dels elements que componen la línia veure: Apèndix 2. Inventari del patrimoni industrial.

⁹⁵² Document d'autorització de la concessió a: *Presupuesto de construcción, cálculos de ingresos y gastos, escritos y oficios oficiales, correspondencia varia y apuntes diversos relacionados con proyectos de construcción del ferrocarril*. FGC Fons FMGP [11003/08]; Respecte de la concessió, la Societat, a través de l'advocat José M. de Soroa encara va pressionar el director general de Ferrocarrils, Antonio Mayandía Gómez, perquè aquest activés la publicació de la concessió. Font: *Correspondencia particular*. FGC Fons FMGP [4010/01]

Km. 1,300	Puente de 10,00 sobre el rio Segadell
Km. 2,400	Alcantarilla de 1,00
Km. 2,700	Alcantarilla de 1,00
Km. 3,200	Alcantarilla de 1,00
Km. 3,350	Alcantarilla de 1,00
Km. 4,000	Alcantarilla de 1,00
Km. 4,570	P.I. de 5,00 Camino de Ribas a Caralps
Km. 4,600	Puente de 10,00 sobre el rio Fresser
Km. 5,800	Puente de 10,00 sobre el rio Tossá [sic]
Km. 6,300	Alcantarilla de 1,00
Km. 9,500	Puente de 10,00 sobre el rio Coma d'Eymi [sic]
Km. 9,850	Alcantarilla de 1,00
Km. 10,500	Alcantarilla de 1,00
Km. 11,100	Alcantarilla de 1,00
Km. 12,000	Puente de 5,00 sobre el rio Coma d'Eymi [sic]

Los proyectos de las obras de alguna importancia, desde luego, serán sometidos a la Superioridad para su examen y aprobación en caso de merecerla.

Nota: L'autoria es devia a Julien Fuchs Liegme, tot i que va signar-la Montserrat Fenech Muñoz. Font: AGA, Obras Públicas, Ferrocarriles, 26/21474.

Ben aviat, el 29 de març de 1927, el Consell d'Administració va procedir a l'assignació d'un valor comptable a les inversions que durant l'any es farien en el projecte de Núria, que va ser de 154.438 pessetes. Després d'aquest tràmit, la Societat podia iniciar els treballs de replantejament de la línia, una operació fonamental en què l'equip d'enginyers encapçalats per Montserrat Fenech —i els també enginyers Àngel Alfonso Luna, Enrique García Martí, Rafael López Tienda i el topògraf Fèlix Rodrigo— va estar ocupat a partir del 22 de juny,⁹⁵³ sobretot, si es té en compte que

el acuerdo tomado por el respetable Consejo, de electrificar la línea [que] nos ha permitido una modificación benéfica del proyecto, en el sentido de suprimir la cremallera en una sección de 5 kms. de longitud, o sea en aquella en que las pendientes no pasan del seis por ciento [...] Dicha supresión tendrá otra ventaja, la de reducir el coste de la construcción de la línea, y por consiguiente sufragar en la parte correspondiente a esa reducción, el coste de electrificación de la misma.⁹⁵⁴

⁹⁵³ La Societat es va preocupar molt de donar publicitat a les seves accions, sobretot, en l'escenari de competència en què s'iniciaven els treballs del cremallera. Un bon exemple d'aquesta comunicació *cuinada* el trobem a *La Vanguardia*: «Han llegado a esta población [Ribes de Freser] para empezar los trabajos preparatorios para la construcción del nuevo ferrocarril de Cremallera de Ribas al Santuario de Nuria, el ingeniero director de la Sociedad Anónima de Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes, don M. Fenech Muñoz y sus ayudantes, ingeniero señor Luna y topógrafo señor Rodrigo. Dicha sociedad es la propietaria del Ferrocarril de Cremallera de Monistrol a Montserrat y del Funicular de San Juan. El nuevo ferrocarril que será eléctrico de cremallera, partirá de la misma estación del Transpirenaico y conducirá hasta el mismo Santuario, haciéndose el trayecto en menos de una hora. Este importantísima mejora convertirá Ribas de Fresser en un centro de turismo, ya que si immejorable situación unida a las comodidades que ha de ofrecer la electrificación del ferrocarril de Puigcerdá y la construcción del cremallera de Nuria, han de atraer a la misma a cuantos deseen conocer a fondo el Pirineo Catalán y los encantos que encierra. —Corresponsal». *La Vanguardia Española*, 22 de juny de 1927.

⁹⁵⁴ Informe de Montserrat Fenech al Consell d'Administració (març de 1928). Pel setembre de 1927 es va sol·licitar una subvenció per a l'electrificació del ferrocarril Ribes-Núria, que va ser desestimada pel fet que havien renunciat a l'ingrés en el Nuevo Régimen Ferroviario. Font: *Presupuesto de construcción*,

Però l'acord de concessió no es publicava a la *Gaceta de Madrid*, la qual cosa va moure Josep Rogent a escriure una carta al ministre de Foment en la qual, entre altres arguments per exigir la publicació, afirmava que

El expediente se halla en el Consejo Superior de Ferrocarriles desde hace varios meses y este retraso provoca perjuicios no solo á esta Sociedad si no principalmente á las comarcas que se priva de una fuente de riqueza y á la clase trabajadora que está atravesando una grave crisis.⁹⁵⁵

Quan la Societat havia sol·licitat la concessió del ferrocarril de Ribes a Núria, el 1925, havia presentat un projecte que havia redactat Julien Fuchs. Els treballs havien estat duts a terme entre 1918 i 1924 i els havia interromput la mort de l'enginyer suís.

L'expedient complet, amb la memòria, plànols i perfils, es conserva a l'Arxiu General de l'Administració (AGA). Complementàriament, al fons documental de la Societat existeix una còpia manuscrita de la memòria, en una lletra que atribuïm a Fuchs. La lectura del primer projecte demostra notables diferències amb el replantejament posterior que va fer l'equip d'enginyers encapçalats per Montserrat Fenech Muñoz, que atorgaria la fesomia definitiva a la línia.⁹⁵⁶ Val la pena recordar que la proposta de Fuchs no establia la modalitat de tracció, que considerava que calia decidir després «de un estudio profundo de esta importante cuestión que depende de muchos factores».⁹⁵⁷ En base a la pròpia experiència va projectar la línia a imatge de la de Montserrat —com hem vist, el detall havia estat advertit per Roman Abt a Josep Rogent— íntegrament amb el sistema de cremallera ABT. En el projecte que havia estat aprovat a Madrid el ferrocarril

cálculos de ingresos y gastos, escritos y oficios oficiales, correspondencia varia y apuntes diversos relacionados con proyectos de construcción del ferrocarril. FGC Fons FMGP [11003/08]

⁹⁵⁵ Esborrany manuscrit per Josep Rogent, adreçat al ministre de Foment. Maig de 1927. Font: *Presupuesto de construcción, cálculos de ingresos y gastos, escritos y oficios oficiales, correspondencia varia y apuntes diversos relacionados con proyectos de construcción del ferrocarril.* FGC Fons FMGP [11003/08]

⁹⁵⁶ Mentre que Fenech coordinava els treballs a Barcelona, els enginyers Àngel Alfonso de Luna i Rafael López Tienda dirigien les obres des de Ribes, per compte d'FMGP. Ambdós eren enginyers militars i, com Fenech, havien participat en la Guerra del Rif. Eren, per tant, camarades. Àngel Alfonso Luna va reincorporar-se a l'exèrcit després que els problemes financers de FMGP, i la manca d'expectatives a Núria, el privessin del futur laboral que havia previst com enginyer de la Línia; Rafael López Tienda (Madrid, 1900 – 1936) Va participar activament a la Guerra del Rif en l'arma d'enginyers, en la construcció de fortificacions, camins, etc., i va ser condecorat amb la Cruz de María Cristina. El 1920 va causar baixa en l'exèrcit per incorporar-se a FMGP en la direcció de la construcció del cremallera de Núria. El 1933 va tornar a l'exèrcit. Va participar en la fallida expedició del Capità Bayo a Balears i, posteriorment, va participar en el front de Madrid, en el qual va morir (Font: dbe.rah.es)

⁹⁵⁷ *Presupuesto de construcción, cálculos de ingresos y gastos, escritos y oficios oficiales, correspondencia varia y apuntes diversos relacionados con proyectos de construcción del ferrocarril.* FGC Fons FMGP [11003/08]. També, en la seva versió definitiva, a: AGA 24/21474.

partia de l'estació de Ribes de Freser, en la línia del Transpirinenc i remuntava la vila de Ribes arrambat al riu Freser, que creuava en un punt pròxim a Queralbs. Des d'aquest indret progressava saltant dels marges dret a l'esquerre del riu Coma d'Eina i penetrava en la Vall de Núria per la Creu d'En Riba, després d'un darrer salt del riu per un pontó de cinc metres de llum. L'estació terminal se situava en la solana de la vall, a tocar de l'ermita de Sant Gil.⁹⁵⁸

El replantejament que va fer sobre el terreny l'equip d'enginyers encapçalats per Montserrat Fenech va confirmar que la construcció de la línia podia dur-se a terme sense entrebancs. La decisió de darrera hora d'electrificar el traçat permetria que el replantejament suprimís la cremallera en els primers 5,6 Km, que van projectar-se en adherència. S'hi van introduir unes altres modificacions importants. La línia, de 12,5 km. passava de dividir-se en dues seccions a fer-ho en tres, amb les implicacions que tenia la modificació per a la racionalització posterior de les obres de construcció. S'abandonava la decisió de construir els dipòsits i tallers a l'estació de Ribes Enllaç i es traspassaven a Ribes Vila. També es modificava sensiblement el traçat. S'adoptava una solució definitiva per a la travessia de la carretera de Puigcerdà i del riu Freser. En la de la vila de Ribes, es canviava la línia de lloc per apartar-la de les parcel·les urbanitzables del passeig Guimerà, al mateix temps que l'estació de Ribes-Vila —que en el projecte de Fuchs consistia en un petit baixador que s'emplaçava on actualment hi ha les escoles— es traslladava a una esplanada que es formava davant d'un meandre del Segadell, després d'una negociació amb l'Ajuntament, que podria acollir folgadoament l'edifici de viatgers, el de les cotxeres i els tallers. Es modificava, així mateix, el traçat per la vall fins a Rialb, que deixava el riu a l'altra banda del que havia estat previst originalment i donava pas a la construcció d'un viaducte singular, el del barranc de Tossa, que Fuchs no havia previst i del qual Fenech se sentiria especialment orgullós. També s'afegien modificacions que duïen la via a passar un túnel de cinquanta metres, «però por estar abierta ya una galeria, el coste del mismo ha de resultar muy reducido».⁹⁵⁹ Durant la tardor de 1927 es va treballar en el replantejament de la tercera secció mentre a Barcelona es confeccionaven les memòries i els plànols de la primera i la segona, que van iniciar el seu periple per a l'aprovació per part de la 2^a Divisió Inspectora de Ferrocarrils. La tercera secció revestia serioses

⁹⁵⁸ AGA, Obras Públicas, Ferrocarriles. 24/21474

⁹⁵⁹ *Informe de Montserrat Fenech al Consell d'Administració*. Març de 1928. FGC Fons FMGP [11003/08]

dificultats, especialment en el lloc del Salt del Sastre.⁹⁶⁰ Tot i que l'hivern va aturar els treballs de replanteig, Montserrat Fenech es mostrava convençut que l'estiu de 1928 haurien completat la feina i que molt abans, pel mes de març, es podria dur a terme el concurs per a la construcció del ferrocarril. Per aquest motiu Josep Rogent va escriure a l'administrador del Santuari, Antoni Bataller que

el nostre carrilet elèctric (ja podem anomenarlo així parlant entre V. i jo) quedarà molt bé i com vaig indicarli a la Seva Iltrma, que després li he repetit per carta, podrà anar a gran velocitat i sense cremallera fins a sota de Caralps i després serà de cremallera fins a Núria.⁹⁶¹

En la definició final de la tercera secció es modificava l'accés a Núria, s'eliminava al pont que creuava el riu per la base de la Creu d'En Riba. El ferrocarril entraria a Núria a través d'un túnel, per la falda del bosc de la Mare de Déu. L'estació terme se situava en la banda obaga de la vall. Possiblement, la decisió de modificar l'accés a la vall del Núria es va veure condicionada pel fet que la companyia no podia ocupar terrenys previstos per a l'ampliació del Santuari, com havia estat consignat en el contracte entre el bisbe d'Urgell i FMGP, el maig de 1928. Abans de començar les obres de construcció calia disposar d'un pressupost, que l'enginyer en cap va enllestir a finals de 1927, perquè Josep Rogent el pogués presentar al Consell d'Administració (Taula 58). Amb el replanteig definitiu també es reafirmava la voluntat d'inscriure el ferrocarril de Núria en els corrents contemporanis de la construcció de les grans obres públiques, amb l'ús generalitzat del formigó armat.

La introducció del formigó armat a l'Estat espanyol havia viscut diferents vicissituds, derivades de la novetat de la tècnica i de la falta d'un marc legal que emparés al seu ús, que no va arribar fins el 1914, moment a partir del qual va emprendre el camí de la generalització. A Catalunya, després d'un període de temptatives i vacil·lacions, l'ús del formigó armat va assolir un gran floriment durant al darrer quinquenni dels anys vint, quan es van dur a terme grans obres públiques. Van ser els anys en què, per exemple, a Barcelona es va utilitzar en la construcció de diferents obres ferroviàries, com les el

⁹⁶⁰ Fenech li posaria una mica d'èpica en una narració posterior; «es tan difícil el terreno formado por acantilados, que la solución exacta del mismo, solo la podremos indicar cuando los trabajos de explanación nos permitan trabajar en él, pues cuando se levantó el plano del terreno para el replanteo de esa parte, fue imposible levantarlo con la precisa exactitud a pesar de los ímprobos esfuerzos del personal, que llegó a trabajar colgado de cuerdas.» En: *Op. Cit.*

⁹⁶¹ Correspondència entre Josep Rogent Pedrosa i Antoni Bataller, administrador del Santuari de Núria. 16 de juliol de 1927. FGC Fons FMGP [11003/08]

ferrocarril metropolità, les del tren de Sarrià, un ala del vestíbul l'estació de França i, sobretot, més enllà de l'àmbit del ferrocarril, en les obres de construcció dels edificis previstos per a l'Exposició Universal de Barcelona de 1929.⁹⁶²

Taula 58. Pressupost de construcció del cremallera de Núria presentat per Josep Rogent al Consell d'Administració (gener de 1928).

Concepte	Import	Suma
Treballs de replantejament	30.000	30.000
Expropiacions	100.000	130.000
Infraestructura:	3.125.000	3.155.000
12.500 m. a 250.000 ptes. Km		
Superestructura:		
564 t. Carrils a 62 16/9	111.249	
Duanes i transports	140.000	
17.400 travesses metàl·liques a 9,02	156.948	
Duanes i transports	220.379	
Petit material 10%	62.863	
Suma:	691.489	3.846.484
8 km. de cremallera, ports inclosos i duanes	302.648	
Petit material 6%	18.156	
Suma:	320.804	4.167.288
12 canvis de via a 6.250 ptes. unitat	75.000	
Duanes i ports	26.400	
Suma	101.400	4.268.688
Balast: 15.000 m ³ , a 7,00 ptes. m ³	105.000	
Col·locació i balastejat de la via	45.000	
Suma:	150.000	4.418.688
Edificis i dependències:		
Edifici estació transformadora i aparells de maniobra	100.000	
Estacions	450.000	
Tallers i dipòsits de locomotores	60.000	
Cotxeres de Ribes i Núria	150.000	
Caselles de via	5.000	
Oficina i serveis	20.000	
Instal·lacions i material de taller	150.000	
Carro transbordador	70.000	
Suma:	1.005.000	5.423.688
Línia telefònica (aparells i instal·lació)	20.000	5.443.688
Mobiliari per estacions i dependències:		
Mobles, lleixes, bàscules, caixes de cabals, etc.	16.000	5.458.688
Material Elèctric:		
Estació convertidora, transports i duanes	210.665	
Línia de treball, 13 km. a 30.000 ptes.	390.000	
Suma:	600.665	6.059.353
Material mòbil:		

⁹⁶² GRAUS, R., MARTÍN NIEVA, H., ROSELL, J. (2016). «El hormigón armado en Cataluña (1898-1929): cuatro empresas y su relación con la arquitectura», *Informes de la Construcción*, p. 69.

4 locomotores elèctriques del mateix tipus que les de l'electrificació de la línia de Montserrat	636.800	
4 cotxes mixtos I i III, a 41.000 ptes. unitat	280.000	
8 cotxes de III, a 36.000 ptes. unitat	20.000	
2 vagons tancats, a 10.000 ptes. unitat	14.000	
2 vagonetes, a 7.000 ptes. unitat	50.000	
1 cotxe saló de I classe	17.000	
Ports dels cotxes i vagons	1.181.800	7.241.153
Suma:		
Imprevistos, administració i direcció d'obres	258.847	7.500.000

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [11003/08]

L'ús del formigó armat en la línia de Núria no ambicionava, només, seguir una tendència. Els responsables tècnics de la construcció, Àngel Alfonso de Luna i Rafael López Tienda, sota la direcció de Montserrat Fenech, havien adquirit experiència en el seu ús en la construcció de fortificacions, ponts i camins, especialment durant la campanya del Rif, pel fet que procedien del ram castrense. Val la pena considerar que la tècnica del formigó armat havia estat àmpliament difosa entre els enginyers militars a través de la publicació *Memorial de Ingenieros del Ejército*, i assumida la seva aplicació per economia i fiabilitat. A més, les bigues de formigó armat, en la seva funció de taulers dels ponts, l'aplicació primordial en aquest ferrocarril, servien a Fenech i el seu equip d'enginyers per resoldre un problema vinculat al perfil de la línia de Núria: que ascendia per la muntanya a una cota similar a la que ho feien els cursos d'aigua que havia de travessar. Una característica que hauria provocat, de construir-se els passos sobre els rius amb la tècnica tradicional de la volta, que haguessin hagut de fer-se amb tipus molt rebaixats, amb el consegüent augment de càrregues sobre els estreps i l'encariment de la seva construcció.⁹⁶³

L'economia en la construcció i la fiabilitat del formigó armat trobaven la contrapart en una major exigència de rigor en els càlculs que havia de fer l'enginyer i en els procediments d'execució que havia d'aplicar el contractista de les obres. Podem observar-ho amb claredat, també, en el nostre cas d'estudi. En els contractes que FMGP va signar, primer amb Construcciones y F.A. i, posteriorment, amb la constructora Pallás y Gamandé, els procediments relacionats amb l'ús del formigó armat contenen unes prescripcions molt acurades en relació al control de l'execució de l'obra que havien de

⁹⁶³ Amb tot, al fons documental hem localitzat una proposta diferent a l'executada finalment amb formigó armat en el "Pont Desconegut", a partir de l'ús d'un arc parabòlic central i dos de rebaixats en els extrems, que podem atribuir a l'arquitecte Raimon Duran i Reynals. Es tracta d'un dels pocs ponts que resulta força visible des del camí que puja a Núria. FGC Fons FMGP [10

dur a terme els enginyers que dirigien les obres, i a les precaucions que havien de prendre els concessionaris constructors.⁹⁶⁴ Les memòries constructives de cadascuna de les obres en què s'utilitzava formigó armat reflectien la característica esmentada. Els plànols s'acompanyaven de tots els elements de càlcul necessaris per a la comprensió teòrica de l'obra que es proposava, i per a la seva aplicació pràctica. Uns càlculs i la seva aplicació que els enginyers d'FMGP feien amb el suport de la bibliografia tècnica més actualitzada de què podien disposar, com exemplifica el fet que entre ells s'intercanviessin els quatre volums de *Puentes de fábrica y hormigón armado. Generalidades, muros y pequeñas obras*, d'Eugenio Ribera Dutaste, que havia estat publicat aquell mateix any de 1929.⁹⁶⁵

Taula 59. Principals fites del projecte definitiu de la línia de Núria (19 setembre 1929).

Descripció	Secció	Kilòmetre	Característica
Estació Ribes Enllaç	1	0	
Pas a Nivell del camí de Campelles	1	0,130	
Pas sobre la carretera de Barcelona	1	0,220	Metàl·lic
Sortida pont sobre el Freser	1	0,330	Formigó en massa
Pas a nivell del camí de Bruguera	1	0,370	
Pas superior Escolles	1	0,700	Formigó armat
Pas camí	1	0,860	
Baixador de Ribes Vila	1	1,150	
Pont sobre el Segadell	2	1,210	Metàl·lic
Pas a Nivell camí de Pardines	2	1,210	
Pla de Ventaiola	2	1,700	
Trinxera de Ventaiola	2	2,100	
Prat de Ventaiola	2	2,650	
Font del Noguier	2	2,700	
Mur nou	2	3,000	
Pont sobre el Freser	2	3,800	Formigó armat
Pont sobre el canal i el camí Recolons	2	4,100	Formigó armat
Baixador de Rialb	2	4,350	
Túnel de Rialb	2	4,450	
Pas forestal	2	5,150	
Transició secció cremallera	2	5,600	
Entrada pont de Tosa	2	5,820	Formigó en massa
Túnel de Queralbs	2	6,350	

⁹⁶⁴ Els articles en què es descriu la utilització dels materials són genèrics i molt breus, excepció feta del que fa referència al formigó armat, que és llarg i amb prescripcions: «Artículo 34. En el hormigón armado se atenderá minuciosamente el Contratista a los planos generales y de detalle que se le entrega siguiendo las reglas especiales para esta clase de obras [...] Los moldes de hormigón hasta haber sido reconocidos por la Dirección de las obras [...] No se efectuará el desencofrado hasta recibir orden de la Dirección de las obras [...] En cualquier momento la dirección de las obras podrá exigir que se saquen probetas de muestra de los distintos materiales empleadas, las cuales se enviarán a Laboratorios oficiales». Contracte d'execució d'obres signat entre FMGP i la societat Pallàs i Gamandé, el 16 de gener de 1929. Font: *Contrato de ejecución de obras*. FGC Fons FMGP [2010/04]

⁹⁶⁵ Montserrat Fenech trametia el volum III de l'obra de Ribera a Àngel Alfonso Luna. FGC Fons FMGP [XXXX/XX] Correspondència entre Montserrat Fenech Muñoz i Àngel Alfonso de Luna.

Baixador de Queralbs	2		
Pas a Nivells de la carretera de Queralbs	3	6,410	
Can Constans	3	6,700	
La Ruiria	3	7,370	
Trinxera de la Cabra	3	7,800	
Túnel del Navarro	3	8,470	
Túnel del Cremal – Sr. Fenech	3	9,000	
Pont <i>desconegut</i>	3	9,250	Formigó armat
Túnel de Fontalba	3	9,500	
Túnel del Salt del Sastre	3	9,800	
La barraca	3	10,150	
Trinxera Cua de Cavall	3	10,350	
Pont Pla de Sallent	3	10,600	Formigó armat
<i>Despreniment</i>	3	10,950	
Pont de la Font Negra	3	11,100	Formigó armat
Túnel de la Font Negra	3	11,280	
Post tort	3	11,600	
Entrada túnel de Núria	3	12,135	
Núria	3	12,500	

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [3003/05]

Per tant, com a resultat de l'experiència professional de l'equip tècnic, del perfil característic de la línia i d'un corrent que s'imposava en les gran obres públiques a Catalunya, una bona part d'obres de fàbrica de la línia es construïren amb la participació d'aquest material, amb algunes poques però significatives excepcions. Les que devien considerar que requerien d'una expressivitat que el formigó armat encara no els podia proporcionar. Eren el viaducte sobre el barranc del Tossa, fet amb formigó en massa, i el pont sobre el Freser i la carretera de Puigcerdà. En ells s'hi combinaven el formigó en massa amb una secció de metall (Taula 59).

Més enllà d'unes modificacions i aplicacions d'importància, que van ser el resultat d'uns treballs fets amb uns mitjans econòmics i tècnics que Fuchs no va tenir, considerem que la diferència decisiva l'hem de situar en la capacitat de Montserrat Fenech per integrar el ferrocarril en el paisatge. La solució no era gens fàcil. Hem expressat durant la introducció que els ferrocarrils de muntanya havien de proporcionar als viatgers de la ciutat les notables impressions de les excepcionals panoràmiques de la muntanya, perquè eren el motor principal del viatge. Però això calia fer-ho sense que la línia del ferrocarril fes malbé el paisatge, sense que s'hi fes excessivament present. La qüestió no era menor i va despertar de seguida algunes prevencions. Josep M. Guilera les va expressar des de les pàgines del *Butlletí Excursionista de Catalunya*:

Hauríem d'exigir que, en cap indret i sota cap pretext, la fatxenderia ultramoderna del ciment armat i dels seus aliats ressaltessin massa cruament d'un paisatge plàcid i tan vell com el món. Ens plauria que el nou cremallera fos una cosa modesta, discreta, que procurés passar completament desapercebuda, sense ganes de trencar l'encís pirinenc. Caldria que es tractés d'evitar als que vulguin seguir anant i venint a peu com sempre tot sentiment de vergonya i d'indignació. Hauríem de cercar de resoldre en el camí de Núria la fórmula del màxim respecte i establir-hi una comprensió mútua.⁹⁶⁶

No podem considerar l'exigència de Josep M. Guilera com una nota perduda en un butlletí de poca tirada. Hem conegut que Josep Rogent havia estat excursionista des de la joventut. Hem d'insistir que dos cunyats seus havien tingut càrrecs de responsabilitat al CEC i, quan s'iniciaven les obres de construcció del ferrocarril, Francesc Maspons Anglasell, casat amb la germana de Rogent i molt pròxim a ell, n'era el president.⁹⁶⁷ No tenim cap dubte que la condició de Guilera va ser posada al damunt de la taula dels enginyers de la Societat. Tampoc el tenim que el repte es va assolir amb la construcció d'un traçat d'una gran elegància.⁹⁶⁸ Però perquè s'assolís el resultat havien d'acomplir-se algunes condicions en l'ambient.

Considerem l'ascendència de Montserrat Fenech Muñoz, enginyer en cap d'FMGP, una de les condicions possibles. Fenech era fill de l'enginyer de Forests Josep M. Fenech Bové i germà, també, de l'enginyer de Forests Josep M. Fenech Muñoz.⁹⁶⁹ Possiblement, la característica professional del pare i del germà van influir en les decisions de Montserrat, quan va haver de projectar el ferrocarril. No ens ha semblat gratuït que Josep M. Fenech Muñoz signés, com a cap accidental del Cuerpo Nacional de Montes, la declaració d'utilitat pública dels terrenys de la muntanya d'Estremera atorgats en concessió al bisbe d'Urgell, el 1922. Ens resulta obvi, doncs, que tots ells havien

⁹⁶⁶ GUILERA ALBIÑANA, J. M. (1928) «El ferrocarril elèctric de Núria» *Butlletí Excursionista de Catalunya*. Núm. 395, p. 125.

⁹⁶⁷ Recordem, aquí, que Francesc Maspons Anglasell era fill de Francesc Maspons Labrós, notari que havia intervingut en la compravenda de terrenys a Montserrat, entre l'abad Deas i FMGP, el 1891. Maspons Labrós havia estat president de l'Associació Catalana d'Excursions Científiques.

⁹⁶⁸ «El recorrido de este bello cremallera, construido con un acierto y una magnificencia que pueden competir con las mejores realizaciones de ferrocarriles de alta montaña en el extranjero, es ya pura delicia». «Las cumbres se acercan» *Destino*, Any XII, Núm. 544, 10 de gener de 1948, p. 22.

Francesc Figuerola Ferrer, president d'FMGP, escriuria en el pròleg del llibre *El cremallera de Núria* que «Las “gorjes” de los ríos Nuria y Freser, se han mantenido intactas con un respeto ejemplar, fieles al paisaje. De tal forma que la obra de fábrica ingente que significó la construcción del cremallera ha guardado, mantenido e incrementado con un absoluto respeto la obra de la Creación que en estos lugares, hacían fácilmente es concebible la grandeza de Dios en las altas soledades y resultan altamente emotivos los versos que les dedicaba el eximio Joan Maragall, la mejor música en sus silencios impresionantes» a: SALMERÓN BOSCH, C. (1980). *El cremallera de Nuria*. Terminus.

⁹⁶⁹ Josep M Fenech Muñoz, amb caràcter d'enginyer en Cap de Monts, accidental, havia signat l'informe necessari per a la declaració d'Utilitat Pública de la concessió feta al bisbe Guitart, el 1923.

d'estar impregnats de l'esperit protoconservacionista que dominava el cos dels enginyers forestals de l'Estat. Fins i tot, també dels ideals amb què l'enginyer de Forests Rafael Puig i Valls havia demanat, el 1902, durant la Festa de l'Arbre de Barcelona, la creació a Espanya d'uns parcs nacionals, el primer del qual havia de formular-se en la muntanya de Montserrat.⁹⁷⁰

Hem observat, a més a més, que la preocupació pel paisatge dels gestors d'FMGP estava condicionada per la seva naturalesa urbana. O dit a la manera de Ramon Albó, en la cloenda del discurs que transcrivim en el capítol posterior quan la inauguració de les obres del ferrocarril, el que des de la ciutat observaven en el paisatge de muntanya es devia «a la obra de Dios, a los espectáculos siempre nuevos de la Naturaleza, a menudo olvidados por los que vivimos engolfados en la ciudad, a la excursión agradable y al ejercicio higiénico, a nuestra historia y a nuestras tradiciones».⁹⁷¹

En conseqüència, com hem presentat àmpliament en la primera part del treball, el paisatge de la muntanya havia esdevingut un patrimoni de la cultura catalana i podia ser instrumentalitzat. Per al cas de Catalunya, la relació del paisatge amb la identitat l'havien construïda Verdager o Maragall, els quals tampoc no van ser oblidats pel president d'FMGP, Ramon Albó, durant el discurs d'inauguració de les obres. L'encert de Montserrat Fenech Muñoz en la línia de Núria consistirà en encaixar-hi la imatge que la Renaixença i el Noucentisme — i la dels artistes, dels excursionistes o dels enginyers— havia construït de la muntanya a Catalunya. La del símbol nacional, la de les doctrines protoconservacionistes, la del tecnonacionalisme, en boga llavors, en la muntanya real, en la que el camí del tren va haver-se d'obrir pas a barrinades.⁹⁷² La *Revista Ilustrada Jorba* s'encarregaria, el febrer de 1931, de posar paraules a la proesa de l'enginyer:

⁹⁷⁰ «Rafael Puig i Valls va ser un divulgador incansable de la necessitat de repoblar boscos i de fundar la Festa de l'Arbre al nostre país, la qual cosa va ser establert l'any 1898. Un altre motiu pel qual cal citar Puig i Valls és pel fet d'haver estat la primera persona de tot l'Estat espanyol que fa una proposta de creació d'un espai natural protegit. Era l'abril de 1902 quan presenta les bases d'un parc nacional a la muntanya de Montserrat, ahora que suggerí de fer el mateix amb el Tibidabo, el Montseny i el Cap de Creus». Font: ROMA CASANOVA, F. (2004). *Del Paradís a la Nació. La muntanya a Catalunya. Segles XV-XX*. Cossetània, 2004, p. 60.

⁹⁷¹ Fragment del discurs de Ramon Albó, president d'FMGP, el dia de la inauguració de les obres. «Ferrocarril eléctrico Ribas-Caralps-Nuria. Bendición de las obras». *La Vanguardia Española*, 25 de maig de 1928, 6

⁹⁷² No tothom va veure amb bons ulls el ferrocarril de muntanya. Miquel Blanquer escriuria, a *Acció Cooperativa*, que «els que anem, que ja hem fet altres vegades el mateix itinerari, a peu pels pregons de la clotada quan encara no existia aquest modern mitjà de comunicació, no creiem trobar superació visual sobre els paratges que transcorren en el seu curs, llavors veritablement feréstecs i que ara desmereixen per les enormes esllavissades de pedra que en la construcció de la línia, on es féu córrer la dinamita a dojo, ensorraren o malpararen alguns dels saltants d'aigua i racons enasprats del riu». Font: BLANQUER, MIQUEL.

Donde solamente podían descansar las águilas, pasan ya los trenes que han de transportar millares de viajeros, los cuales contemplaran impresionados las maravillas de un paisaje que a veces parece llevar a la realidad los sueños de Dante, interpretados por el lápiz de Doré. No es lejano el día de poder ir a Nuria desde el corazón de la ciudad condal en poco más de tres horas.⁹⁷³

La benedicció de les obres de construcció

La premsa generalista va fer-se ressò de la inauguració de les obres.⁹⁷⁴ Va oferir la notícia als lectors amb abundosos detalls tècnics que, hem de fer notar, els va proporcionar l'eficient servei de propaganda pagat per la Societat.⁹⁷⁵ Les informacions tractaven de representar que s'emprenia l'assoliment d'una fita de gran magnitud, la construcció d'un tren als confins més agrestes i sublims del Pirineu, fins aleshores a l'abast només d'una minoria, els excursionistes, que seria vençuda amb grans dosis de tecnologia moderna... i elèctrica. Una tecnologia que, encara que caldria comprar gairebé tota a l'estranger, podria materialitzar-se entre Ribes i Núria —un lloc que només deu anys enrere Josep M. Guilerà encara considerava el Pol Nord de Catalunya— a conseqüència de la prosperitat i la modernitat del país. Hem de tenir ben present que la futura Exposició Universal de Barcelona era a tocar, que es duria a terme al mateix temps que es construïa la línia i que, aquesta, com aquella, pretenien simbolitzar l'estat de l'art de la tecnologia —i per què no dir-ho, de la superioritat de l'organització social catalana. No endebades els anys d'entreguerres van ser els del naixement del tecno-nacionalisme,

«Un tros del Pirineu Oriental». *Acción Cooperativa. Órgano de la Federación regional de Cooperativas de Cataluña*, Núm. 596, 5 d'octubre de 1934. Pàgina 7.

⁹⁷³ No dubtem que el text forma part d'un publireportatge promogut per FMGP i que l'autor devia ser Manuel Talens Anglasell, per la qual cosa és perfectament simptomàtica de la visió que FMGP tenia de la pròpia obra. *Revista Ilustrada Jorba. Año XXII. Núm. 257*, febrer de 1931

⁹⁷⁴ «El Excmo. Sr. Presidente [Ramon Albó] expuso que entendía que debía hacerse con solemnidad la inauguración y bendición de las obras del Ferrocarril de Ribas de Freser a Nuria por lo que proponía se invitase al Iltrmo. Sr. Obispo de Urgel, al Excmo. Sr. Capitán General de Cataluña y al Excmo. Sr. Gobernador Civil de Gerona y a los Alcaldes y Rdos. Curas Párrocos de Ribas y Caralps, a los administradores de Nuria y a la prensa de Barcelona.» En: *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 5 de maig de 1928. FGC Fons FMGP [9008/01]

⁹⁷⁵ Hem pogut llegir la notícia a: *El Diluvio*, edició de 25 de maig de 1928, 12; *La Publicitat*, edició de 25 de maig de 1928, 6; *La Veu de Catalunya*, edició de 25 de maig de 1928, 1; *La Vanguardia Española*, edició de 25 de maig de 1928, 10; *El Correo Catalán*, edició de 25 de maig de 1928, ¿?; *Diario de Barcelona*, edició de 25 de maig de 1928, ¿?; Probablement la informació tècnica va ser servida per l'Agència Colubí. A més, «Va a empezarse con toda intensidad la construcción del ferrocarril eléctrico Ribas – Nuria, que conducirá en pocas horas de Barcelona al Valle de Nuria, hoy poco menos que desconocido por las grandes dificultades que ofrecen los actuales medios de locomoción» *Diario de Gerona*, 17 de maig de 1928.

un corrent en el qual, com han assenyalat Jaume Valentines i Jaume Sastre, es volia mostrar «the technocratic ideals of razionalizing the economy, boosting productivity and scientifically managing the nation», i al qual Catalunya va afegir-se remenant en la història fins a situar la forja ripollesa per fonament del prestigi dels seus professionals de l'enginyeria i bressol de la tecnologia pàtria.⁹⁷⁶

La inauguració de les obres va tenir lloc el dia 24 de maig de 1928. No hi va ser present el Capità General de Catalunya, Emilio Barrera Luyando, que va enviar el seu segon, Ignasi M. Despujol Sabater, no sabem si perquè estava enfeinat o a conseqüència de la presència del bisbe Justí Guitart Vilardebó amb el qual, com hem explicat en un altre capítol, havia tingut una forta topada el 1926 per l'ús escrit de la llengua catalana. Tampoc va assistir-hi el governador civil de Girona, el qual va ser substituït per un subaltern. Sí van ser-hi presents la resta de convidats. S'hi van comptar els alcaldes i els mossens de Ribes i de Queralbs, els altres membres de les corporacions municipals, l'administrador de Núria, Antoni Bataller, i els delegats de la companyia dels ferrocarrils de Nord i els dels Transpirinencs. Per part d'FMGP, hi va assistir Ramon Albó Martí, el president, Josep Rogent Pedrosa, el conseller delegat, i uns altres membres del Consell d'Administració: Josep Balcells Vallbona, Pere Torra Closa, Damià Mateu Bisa, Andreu Garriga Bachs i Eduard Recasens Mercadé. La premsa informava que no van faltar, tampoc, els principals representants del bancs que asseguraven el finançament de les obres de construcció, tot i que no els sabríem distingir de la llista de consellers de la Societat. Òbviament no hi faltaven persones relacionades amb la Societat o amb els seus objectius. Era el cas de Francesc Maspons Anglasell, llavors president del Centre Excursionista de Catalunya (CEC), Manuel Talens Anglasell, administrador de la Societat i l'equip tècnic director de les obres, encapçalat pels enginyers Montserrat Fenech Muñoz i Àngel Alfonso Luna.⁹⁷⁷ Ribes havia estat engalanada per a l'ocasió, com va aprendre fer-ho en els primers anys en què van començar a acudir-hi en massa —el nombre sempre serà relatiu— els primers esquiadors. Com a colofó, unes vies van ser dibuixades amb

⁹⁷⁶ VALENTINES ÁLVAREZ, J. I SASTRE JUAN, J. (2019). «The failed Technology Museum of Catalonia. Engineers and the Politics of the Musealization of technology in Barcelona (1929-1937)», *Nuncijs Núm. 34*, p. 140. Com veurem més endavant, els relats immediatament posteriors a la inauguració encara enfasitzaran més el discurs tecno-nacionalista, mistificant les característiques del ferrocarril, un fenomen que ha persistit fins a l'actualitat.

⁹⁷⁷ Montserrat Fenech Muñoz i Angel Alfonso Luna, Tinent Coronel i Comandant, respectivament, del cos d'enginyers militars de l'exercit espanyol. A diferència de Fenech, sembla que Luna va reincorporar-se a la vida castrense després de la construcció del ferrocarril.

guix al passeig de Guimerà i en el primer entrebanc que va trobar el dibuix s'hi van detonar uns quants cartutxos de dinamita. Les obres es podien donar per començades.⁹⁷⁸

Expressàvem, unes línies més amunt, la preponderància dels detalls tècnics en la informació que va proporcionar la premsa generalista. Però el discurs de Ramon Albó, president d'FMGP, en la benedicció de les obres, exemplificava, amb el concurs d'un llarg repertori de tòpics literaris de la Renaixença, la complexitat sociològica del projecte i el seu ancoratge en uns pressupòsits que resultaven del compromís d'aquells actors del catolicisme social. Em les seves paraules hi trobem l'essència dels arguments que hem volgut presentar en la primera part del treball. Va dir Albó que

al ir a emprender la construcción del ferrocarril eléctrico a Nuria, la Compañía de Ferrocarriles a Grandes Pendientes ha invitado al prelado de la diócesis para que se dignara bendecir, precisamente dentro del florido mes de la Virgen, las obras de esta nueva línea que, cual su gemela de Montserrat, tanto puede influir en la santidad y sanidad de nuestro pueblo, llevándolo a los dos famosos santuarios incrustados en las históricas montañas que les sirven de adecuada peana y grandiosa custodia rodeados de las incomparables bellezas que la pródiga Naturaleza ofrece, “pudiendo beberse más de cerca el sol y un aire purísimo a plena boca como si fuera vino”, tanto en el sin par Montserrat que “amb serra d'or los angelets serraren”, como en el majestuoso e inmenso Pirineo, igualmente cantado por Verdaguer, donde hoy se encuentra la también milenaria y devota imagen, según la frase de Maragall “voltada de soletats”. [...] Como veis, este ferrocarril no significa para nuestro pueblo puramente la construcción de otra nueva línea. No solo de pan viven los pueblos: el ferrocarril de Nuria, como el de Montserrat, representan algo más, que también sentían nuestros queridos compañeros difuntos que se llamaron Conde de Lavern [Pere G. Maristany Oliver], Vicente Ferrer [Bertrand], Juan Marcet [Palet], Ramón Rosés [Ibbotson], Elías Rogent [Massó] y Julian Fuchs [Liegme], a los cuales dedicamos en estos momentos el más piadoso y cordial recuerdo. Porque al facilitar al pueblo su fácil ascensión a tan célebres lugares, coincide con idealidades y sentimientos que deben fomentarse, pues significan amor y cariño a nuestra Santa María Madre de Dios, a nuestras benditas y más hermosas montañas, a la vida campestre, a la obra de Dios a los espectáculos siempre nuevos de la Naturaleza, a menudo olvidados por los que vivimos engolfados en la ciudad, a la excursión agradable y al ejercicio higiénico, a nuestra historia y a nuestras tradiciones.

En el discurs d'Albó hi notem el resultat de la tensió dialèctica entre Montserrat i Núria per a la materialització dels projectes de la Societat, en un i altre lloc, que a la vegada eren el resultat de les pressions que exercien determinats sectors de la clerecia catalana sobre uns seglars que no per ser afins a les seves pretensions podien assumir-les plenament sense el risc de topar amb les lleis de l'economia, quan els afers que tractaven

⁹⁷⁸ Veure Apèndix 1: Imatge 6

penetraven en l'esfera del mercat. Unes circumstàncies —la difícil convivència entre els interessos de la clerecia i els del laïcat en el marc del catolicisme social— sobre les quals encara podríem afegir, com a resultat de l'absència del Capità General de Catalunya i del Governador Civil de Girona, l'evidència que els principals elements del règim ultranacionalista de Primo de Rivera desconfiaven d'una Església i d'uns seus acòlits que havien estat el ferment del catalanisme que combatien, malgrat que aquests darrers haguessin col·laborat definitivament amb el directori en la realització dels grans negocis que van caracteritzar aquella etapa.

Al parlament del president d'FMGP el seguiria el del bisbe Justí Guitart, que va manifestar que «la transformación [del Santuari] era inútil llevarla adelante si no se facilitava el acceso al Valle de Nuria», per concloure que s'hi farien els edificis que fossin necessaris, els condicionants dels quals hem conegut quan hem descrit la peripècia de la signatura del conveni entre FMGP i el bisbe d'Urgell. Finalment, el general Despujols va fer un parlament que semblava inspirat en les línies de treball del Patronato Nacional de Turismo quan, entre d'altres conceptes patriòtics, va expressar que amb l'obra que s'iniciava «se encauzará la [riqueza] del turismo que ahora sale de España», en una referència implícita a l'hotel de muntanya a la suïssa que la Societat preveia construir a Finestrelles i del qual la premsa havia pres bona nota.⁹⁷⁹

⁹⁷⁹ Per al discurs de Ramon Albó i les cites del paràgraf: «Ferrocarril eléctrico Ribas-Caralps-Nuria. Bendición de las obras», *La Vanguardia Española*, 25 de maig de 1928, 6.

2. La contractació del material mòbil i fix de la línia

En el mateix Consell d'Administració en què va acordar-se la contractació de les obres del cremallera de Núria a Construcciones y F.A., el 4 de juny de 1928, es va autoritzar Josep Rogent perquè, amb l'assessorament de l'enginyer Montserrat Fenech, procedís a l'adquisició de les locomotores i de la resta del material mòbil i fix de què es compondria la superestructura de la línia. Recordem que en aquest moment tornava a ser viu el propòsit de la Societat d'electrificar la línia de Monistrol a Montserrat, que havia estat llargament publicitat en els dies previs a l'ampliació de capital. De la lectura de la profusa documentació tècnica que va conservar FMGP, en la qual hi ha, també, clamorosos buits, es desprenen algunes consideracions interessants que podem relacionar amb la imatge que la Societat volia donar del seu projecte, especialment relacionades amb la característica elèctrica del futur ferrocarril de muntanya.

Digressió al voltant de l'electrificació del Ribes-Núria

El 1930, quan es va començar a construir la superestructura de la línia de Núria que consistia, en la seva major part, en els elements que es corresponien amb l'electrificació, aquesta era una tecnologia força ben apamada, però no unificada, que condicionava gairebé tots els altres elements de la línia. Coexistien diferents sistemes — encara ho fan actualment — que en els anys precedents havien tingut defensors i detractors que havien sostingut encesos debats a escala nacional i internacional, i que havien saltat de l'àmbit de l'enginyeria al de l'opinió pública.⁹⁸⁰ D'una banda, hi havia els defensors

⁹⁸⁰ Pel que fa a l'Estat espanyol, el 1919 el jesuïta i divulgador científic José A. Pérez del Pulgar (*padre Pérez del Pulgar*) havia publicat *Electrodinámica industrial. Máquinas de corriente contínua*, en el que

del corrent continu (E.E.U.U., França, Gran Bretanya, Itàlia), els del corrent altern monofàsic (Alemanya, Suïssa, Suècia) i els del corrent altern trifàsic (Itàlia). Tot i les peculiaritats, els resultats derivats de les inversions semblava que eren equivalents i que les electrificacions proporcionaven importants economies en l'explotació, augments de seguretat, de rapidesa i de confort en la circulació. Calien, això sí, uns trànsits intensos per amortitzar les inversions sobrevingudes, que no només consistien en estendre el fil elèctric, sinó que implicaven la construcció de estacions transformadores, la modificació del gàlib allà on no s'hi podia encabir el fil, l'adquisició de locomotores elèctriques, de vehicles adaptats a les majors velocitats que es programaven, millores en la senyalització, etc.. Els debats als quals fem al·lusió van tenir un marc temporal, la dècada entre 1910 i 1920, que va coincidir amb la gènesi de les condicions tècniques dels projectes a Núria i que expliquen, en part, les alternatives i les indecisions.

En un primer moment, el 1916, Santiago Rubió i Tudurí, amb el presumible suport econòmic de Frederic Cusidó, havia proposat per resoldre l'accés a Núria una combinació de tramvia i funicular.⁹⁸¹ Naturalment, s'emmirallava en la solució tècnica del Tibidabo, que es devia a l'enginyer suís d'FMGP, Nicole, però que havia executat el seu pare, Marià Rubió Bellver. La translació del model a Núria tenia a veure, precisament, amb el moment. No existia encara a l'Estat espanyol una decisió clara sobre el model d'electrificació de ferrocarrils. Hi havia el gran projecte d'electrificació de la rampa del port de Pajares (que no finalitzaria fins el 1924), el qual havia promogut el corresponent debat sobre el sistema òptim amb què havia de fer-se i que es remuntava als anys de la I Guerra Mundial.⁹⁸² Construïdes, només existien algunes curtes línies amb perfils i tràfics

defensava l'aplicació d'aquest sistema en l'electrificació en els ferrocarrils. Sobre la qüestió va escriure profusament a la premsa generalista i va impartir múltiples conferències radiofòniques, que van ser recollides posteriorment en el llibre *Electrificació de Ferrocarriles*. Font: VIDAL ESPAÑÓ, M. (1941). *Electrificació de Ferrocarriles*.

⁹⁸¹ Ja hem fet notar en uns altres punts d'aquest treball la coincidència que representa aquest fet amb que Santiago Rubió treballés al mateix temps per a la CAFA, per tant, per a Josep Rogent.

⁹⁸² «[...] El segon dels grans projectes de reconstrucció espanyola d'En Cambó [...] ha estat llegit al congrés. Es tracta de l'electrificació de les vies del Port de Pajares, que separa les terres lleoneses de les cantàbriques i que, per l'abundor de les nevades, es tanca cada hivern; seguit de corbes i foradades en línia espiral, que tot temps fa perillosa, pel fum, la marxa dels trens; cota altíssima que obliga a referenar velocitats i fa gastar fortes quantitats de carbó. La travessia del Port de Pajares, una de les més pintoresques del món, és glòria dels enginyers que la construïren, però és un estigma per als que la projectaren. Com tants altres dels ferrocarrils espanyols, força, sense necessitat, la naturalesa. Hi havia millor comunicació entre León i Astúries que la del Port de pajares. Anys i anys hem pagat tots l'equivocació originària d'aquest traçat com de tants altres. Ara, amb l'electrificació de la força, molts obstacles serán vençuts; maquinistes i fogainistes deixaran d'estar en perill i no ens trobarem, com ene ls dos darrers anys, amb les interrupcions del trànsit de carbó, que tants conflictes va originar. L'electrificació del transport pel Port de Pajares, ve completada per reformes en les línies de Venta de Baños a León, i de León a Gijón, que facilitaran més la concurrència

molt concrets que havien adoptat esquemes d'electrificació específics que divergien entre el corrent trifàsic i el continu de baixa tensió, de tipus tramviari, per a l'alimentació dels motors de tracció (El Irati, 1911; Santa Fe – Gergal, 1912; Donostia – Hendaya, 1912). Entre la primitiva proposta tramviària de Santiago Rubió —que ell mateix substituiria per una altra, d'un aeri, el que ens fa pensar que pel caire que prenen les electrificacions de ferrocarrils la devia jutjar impracticable— i la decisió d'FMGP d'electrificar la línia de Núria amb corrent continu i una tensió de 1,5kV., van tenir lloc alguns fets decisius.

Amb la intenció de racionalitzar la previsible extensió de l'electrificació en les línies de ferrocarrils espanyoles, i unificar-ne els sistemes, el Ministerio de Fomento va crear un *Comité de Estudios para la Electrificación de la Red de Ferrocarriles de Interés General*, el 1918, els treballs del qual van concloure amb la promulgació de la Llei de 19 de juliol de 1922, que establia el predomini de l'ús del corrent continu perquè se li prejutjava una major fiabilitat en les condicions de treball dels motors de tracció, la seguretat en la utilització del fre per recuperació i l'eliminació de les interferències en les línies telegràfiques i telefòniques. Així mateix, el text legal va decidir-se per l'establiment de la freqüència de la xarxa general d'alta tensió a 50Hz.⁹⁸³ La consegüent decisió d'electrificar la rampa de Pajares amb corrent continu de 1.500 V. va suposar un precedent de pes que acabaria per arrossegar unes altres iniciatives cap a aquella opció. A Catalunya, el conglomerat financer de Frederick S. Pearson va avançar-se amb l'electrificació de les noves línies que, per mediació de Ferrocarriles de Cataluña (FSB-FFC), construïa al Vallès (1917, 1.2kV.). La companyia del Nord, propietària de la línia de Pajares, electrificaria les seccions de Barcelona a Sant Joan de les Abadesses i la de Barcelona a Manresa a imatge d'aquella (1928, 1,5kV.). Al seu torn, l'Estat faria el mateix en la secció Ripoll – Puigcerdà, del Transpirinenc (1929, 1,5kV.). La Compañía General de los Ferrocarriles Catalanes (CGFC) electrificaria des de la Plaça Espanya fins a Sant Boi de Llobregat (1926, 1,5kV.). Sembla que en l'elecció de la tensió de les línies catalanes de via ampla va tenir un cert pes l'existència d'una electrificació en contínua, també a 1,5kV., a les línies de la companyia del MIDI francès, amb la mirada posada en una futura

del carbó asturià i lleonès al centre d'Espanya[...]. «Una gran obra». Font: *La veu de Catalunya*, 24 de maig de 1918, p. 6.

⁹⁸³ CUELLAR VILLAR, D. & MÉNDEZ ANDRÉS, R. (2012). «Las primeras alternativas en la electrificación de los ferrocarriles de vía ancha en España (1907-1930). Simposi internacional *Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa, 1890-1930. Brazilian Traction, Barcelona Traction y otros conglomerados financieros y técnicos*, Universitat de Barcelona, p. 13.

interconnexió.⁹⁸⁴ El context que acabem de descriure ens permet entendre l'elecció de la tensió de treball a la línia de Núria que, per la gran proximitat als centres de producció elèctrica del Freser i, per tant, a una connexió fàcil a la xarxa trifàsica de 22kV., i per la tradició i experiència del proveïdor suís al qual va fer-se l'encàrrec, en el corrent altern monofàsic, podia haver desembocat en una solució d'electrificació diferent a la de la definitivament adoptada en corrent continu a 1,5kV.

Per a la resolució dels aspectes concrets de l'electrificació de la línia, Josep Rogent i Montserrat Fenech van sol·licitar la col·laboració de l'enginyer industrial Lluís Creus Vidal.⁹⁸⁵ Creus treballava per a Damià Mateu Bisa en el planejament i posada en marxa de FHASA (Forces Hidroelèctriques d'Andorra, S.A.) i amb el bisbe Guitart, a Núria, en la solució dels equipaments necessaris —llum, aigua, calefacció, etc.— per al funcionament dels nous edificis previstos al Santuari.⁹⁸⁶ Amb tot, també per mediació de Mateu, FMGP va considerar seriosament el pressupost que va facilitar la societat milanesa *Società Anonima Elettificazione* (SAE), després que el director de la companyia, el senyor Gambardini, es desplaçés a Barcelona i fes un sucós descompte. L'empresa italiana havia calculat un pressupost inicial de 742.600 ptes., però «una vez asegurado el pedido y sin nuevas modificaciones aceptamos como último sacrificio precio oferta seiscientas mil [pessetes]». ⁹⁸⁷

Es va presentar, encara, un segon pressupost que el proposava el catedràtic de l'Escola Central d'Enginyers Industrials de Madrid, Pedro M. de Artiñano que, probablement, acudia animat per un altre conseller de la Societat, Pere Torra Closa.

⁹⁸⁴ BATLLE GARGALLO, E. (1988). El transport ferroviari a Catalunya. Institut Català per al Desenvolupament del Transport, p. 152.

⁹⁸⁵ Lluís Creus Vidal (Barcelona, 1904-1990). Enginyer, publicista i cofundador de la Societat Catalana de Geografia. Pertanyia a una família acomodada d'advocats establerts a Vilanova i la Geltrú. Va realitzar estudis a l'Escola Superior d'Enginyers Industrials de Barcelona, on va obtenir el títol d'enginyer industrial i on anys més tard va obtenir-ne el doctorat. De jove va aficionar-se a l'excursionisme i es va fer membre del Centre Excursionista de Catalunya, al qual va pertànyer fins els darrers anys de la seva vida. També va formar part de la primera generació d'esquiadors de fons de Martinet, a la Cerdanya. En el seu primer treball, va participar en l'equip per a la construcció de la primera central hidroelèctrica d'Andorra, que va permetre d'il·luminar la ciutat fins els anys cinquanta del segle XX, empresa encarregada per FHASA. Per a més informació: <https://scgeo.iec.cat/lluis-creus-i-vidal/>

⁹⁸⁶ L'arquitecte del santuari de Núria, Josep Danés i Torras, també va treballar amb Lluís Creus Vidal en el projecte de FHASA. En aquest cas, va proporcionar la fesomia a l'edifici que havia d'acollir la seu central de la companyia elèctrica.

⁹⁸⁷ Segons Gamabardini «no nos movia en el asunto otro fin [a la SAE i al seu representant a Espanya, la Sociedad Española de Construcciones Eléctricas, S.A.], que al obtenerlo nos sirviese de base para la propaganda intensa que para la introducción de la S.A.E. en España tenemos preparada.» En: *Proyecto de Electrificación de la línea F.C. de Ribas a Nuria. Sociedad Española de Construcciones Eléctricas*, maig – octubre 1929. FGC Fons FMGP [2011/12]

Diferentment a la proposta italiana, que se servia d'un fil simple de contacte, la de l'empresa madrilenya oferia la instal·lació d'una catenària. Així i tot, el cost era sensiblement més baix, de 365.259, 40 pessetes.

El Consell d'Administració, però, no va decidir-se per cap d'aquests dos pressupostos, sinó per un tercer que havia presentat la suïssa Brown Boveri (BBC), per un import total de 600.000 pessetes.⁹⁸⁸ La decisió va ser presa durant el Consell d'Administració de 20 de desembre de 1929, però com es veurà en el cas de les locomotores, la interlocució amb el proveïdor havia començat molt abans, quan FMGP havia sol·licitat un primer pressupost en una data tan reculada com el 23 d'octubre de 1925,⁹⁸⁹ que va ser modificat el 16 de novembre de 1928 i acceptat el 22 de juliol de 1929. L'anotació feta en la sessió del Consell consignava que amb l'aprovació del pressupost s'adjudicava «la parte eléctrica de la línea Ribas- Caralps-Nuria», sense que es fes cap aclariment de si s'adquiriria només la instal·lació de línia de contacte, i els elements de sustentació associats, o si en el preu s'hi comptava el de la subestació. En tot cas, la subestació, que s'havia decidit de situar a tocar de l'estació de Queralbs, era un element clau, i car, del qual no se'n parlaria en cap altra sessió del Consell d'Administració. Possiblement, els elements de sustentació comprats a BBC —postes, mènsoles, etc.— van ser muntats a Barcelona per Material para Ferrocarriles y Construcción, S.A. Antiguos talleres Girona-Devis, sota llicència BBC, durant la primavera de 1930. El fil de contacte, de coure, i la màquina llevaneus els va proporcionar la casa matriu.⁹⁹⁰

⁹⁸⁸ Les clàusules del contracte les trobem copiades en l'acta del Consell d'Administració de 3 de febrer de 1933, en relació al conflicte pels deutes contrets amb el proveïdor, i eren les que transcrivim a continuació: «Suministro según pedido Núm. 16.063 de 4 locomotoras mixtas de adherencia y cremallera previstas para la tracción eléctrica sobre la línea según las siguientes características: ancho de vía, 1 metro; tipo de cremallera: ABT de 2 láminas; rampa máx. en adh. 65%; ídem ídem en cremallera: 150‰; radio de curva en adh. 80 m; ídem ídem en cremallera: 60 m.; carga máxima admisible por eje: 7 ton.; velocidad máxima en adh.: 30 km/h; ídem ídem en cremallera: 13 km/h.; tensión en hilo de contacto: máxima 1650 V; media: 1500 V; mínima: 1350 V; peso de la locomotora: 20 ton; peso remolcado máximo en adherencia: 50 ton; ídem ídem en cremallera: 37,5 ton; cada locomotora va equipada con dos motores de 132 Kw, 500 rev.p.m.= Suministro según pedido Núm. 16.065 = 1 sub-estación de transformación completamente automática para ser accionada a distancia, compuesta de dos rectificadores de vapor de mercurio. Tipo A-26- de 710 Kv. Cada uno, destinada a la alimentación del F.C. Ribas Nuria y prevista para transformar corriente alterna trifásica de 25.000 voltios en corriente continua de 1650 voltios = Suministro según pedido 20.000= 1 línea de contacto completa, con los carriles postes, cables, etc= Suministro según pedido Núm. 21.302= 1 locomotora quitanieves equipada con dos motores de 130 HP. con todos sus accesorios.» Font: *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 20 de desembre de 1929. FGC Fons FMGP [9008/01]

⁹⁸⁹ Significativament, després del viatge a Suïssa de Josep Rogent i Montserrat Fenech per conèixer la factoria de S.L.M. Winterthur i les principals línies de ferrocarrils de cremallera suïssos.

⁹⁹⁰ En la sessió del Consell d'Administració de 3 de febrer de 1933, amb motiu de la negociació del deute amb Brown Boveri, es van copiar literalment en l'acta les condicions del contracte i els números de comanda: «Suministro según pedido nº 16063= 4 locomotoras mixtas de adherencia y cremallera previstas para la tracción eléctrica sobre líneas según las siguientes características: ancho de vía: 1 m. Tipo de

De les condicions proposades per les empreses desestimades es dedueix que la subestació no es trobava inclosa en els seus pressupostos. Possiblement, tampoc estava inclosa en el pressupost de BBC que va aprovar el Consell d'Administració. Josep Rogent estava autoritzat a fer tot tipus de compres per a la companyia sense que es requerís l'aprovació del Consell, per la qual cosa el detall ha quedat ocult. En la documentació que fa referència a la subestació, que també va subministrar BBC i que s'ha conservat completa, podem comprovar que el pressupost ascendia a 263.148 pessetes, al qual es va afegir una nova comanda, valorada en 27.169 ptes., que es corresponia amb la voluntat de dotar l'equipament d'un mecanisme de telecomandament. Un detall que efectivament es va instal·lar i del qual la Societat n'estava prou orgullosa com per fer-lo ressaltar a la premsa:

Al cap d'uns moments el tren es para a l'estació de Caralps. Ens inviten a baixar per a visitar la subcentral. Fem-ho, amb la seguretat que no ens penedirem, car malgrat ésser completament llecs en electromecànica, la subcentral aquesta ens arriba a impressionar. Un tècnic ens explica que funciona amb una absoluta automaticitat. Al seu servei no es necessita pas personal és el cap d'estació de Queralbs qui en té compte. Qualsevol interrupció en la línia quedaria enregistrada en uns rètols lluminosos, els quals indicarien el lloc i la condició exacta de l'avaria.⁹⁹¹

Segons la memòria, la subestació es composava de dos grups rectificadors de vapor de mercuri per a la transformació del corrent altern trifàsic que provenia de la xarxa general, a 22.000 volts, en el corrent continu de 1.650 volts que havia d'alimentar la línia de contacte del ferrocarril. Els equips que s'hi instal·lés havien de complir les especificacions de la Associació d'Electrotècnics Alemanys, que prescrivia la dels

cremallera: ABT a 2 láminas. Rampa màx. en adh.: 65%. Idem. idem. en cremallera: 150%. Radio de curva mín. en adh.: 80 m. Idem. ídem. en cremallera: 60 m. Carga máxima admisible por eje: 7 ton. Velocidad máxima en adh. 30 km/h. Idem. ídem en cremallera: 13 km/h. Tensión en hilo de contacto máxima 1650 V. media: 1500 V. mínima: 1350 V. Peso de la locomotora: 20 ton. Peso remolcado max. en adh. 50 ton. Idem. ídem en cremallera: 37,5 ton. Cada locomotora va equipada com motores de 132 Kw. 500 rev.p.m. = Suministro según pedido nº 16065 = 1 sub-estación de transformación compuesta de dos rectificadores de vapor de mercurio, Tipo A-26- de 710 Kv. cada uno destinada a la alimentación del F.C. de Ribas Nuria y prevista para transformar corriente alterna trifásica de 25000 voltios en corriente continua de 1650 voltios. = Suministro según pedido nº 20000. = 1 línea de contacto completa, con los carriles, postes, cables, etc. = Suministro según pedido nº 21302. 1 locomotora quita-nieves equipada con dos motores de 130 HP con todos sus accesorios. = 2º - Y que la misma mencionada Sociedad Española de Electricidad Brown Boveri es proveedora de artículos de las indicadas clases y otras, estando perfectamente calificada para surtir a completa satisfacción la electrificación de grandes redes de todo género de tracción para intenso tráfico y grandes distancias». Font: *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 3 de febrer de 1933. FGC Fons FMGP [9008/01]

⁹⁹¹ SERRET, MANUEL «Un diumenge a la Vall de Núria», *Mirador. Setmanari de literatura, art i política*, Num. 110, edició de 12 de març de 1931, p. 8. L'article, promogut per la companyia uns dies abans de la inauguració, traspua el tecnocracionalisme del qual hem parlat en un altre apartat del treball.

ferrocarrils estatals d'aquell país. Pel que fa a l'edificació que la contenia, en els plànols de BBC s'hi dibuixava un edifici en el qual la forma s'adaptava perfectament a la funció, i si bé en el que es va construir s'hi reproduïx l'equació, l'execució final resulta del tot diferent. L'observació dels plànols que hem localitzat al fons documental de la Societat ens fan considerar que va ser projectada pel seu equip tècnic (Taula 60).⁹⁹²

Taula 60. Característiques generals de la subestació de Queralbs (pressupost, març 1929).

Tensió primària	22.000 volts
Variació de tensió compensada	± 3,5%
Tipus de corrent	Trifàsica 50 períodes
Tensió costat continu	1 grup rectificador 1.180 kW. Tensió a plena càrrega 1.650 v. Intensitat nominal 720 amp. Sobrecàrregues: 25% durant 30 min.
Servei	1 transformador de 10 kVA. 22.000 V. ± 3,5% 220/127 V.
Grup de reserva	1 commutatriu exfàsica

Font: FGC Fons FMGP [2011/16]

L'alimentació elèctrica del ferrocarril de Ribes a Núria estava assegurada per una xarxa elèctrica mallada que, en aquells anys, es composava de les línies de Vic a Ribes (22-25kV.), de Manresa a Ribes (22-25Kv.), i la de les centrals hidràuliques de la Vall de Ribes (22-25kV.). La derivació a la subestació d'FMGP hauria de connectar-se «en la línia Ribas - Fresser a unos 200 mts de la E.T. Ribas y constarà de doble circuito en disposició anàloga a la línia Vich – Ribas indicada. La longitud no será probablemente superior a unos 200 mts».⁹⁹³

La contractació de les locomotores

Les locomotores constitueixen l'emblema d'una explotació ferroviària. Per a l'adquisició de les del Ribes-Núria, íntimament relacionades amb les característiques de l'electrificació, la Societat va demanar pressupostos a tres proveïdors: a la Sociedad

⁹⁹² Estación transformadora de Caralps. FGC Fons FMGP [2014/02]

⁹⁹³ Alimentación del F.C. de Nuria. FGC Fons FMGP [2011/16]

Española de Electricidad Brown Boveri (BBC)- S.L.M. Winterthur, que va ser l'escollida, a Oerlikon - Compañía Euskalduna de Construcción de Buques i a la firma alemana Esslingen, a través de l'importador Guillermo Pasch, de Bilbao.⁹⁹⁴ En tot els casos, la primera proporcionaria les parts electromecàniques i, la segona, els xassís i les carrosseries (desconeixem qui formava tàndem amb Esslingen). Cap d'elles era, en absolut, una desconeguda al nostre país. Oerlikon i Brown Boveri (BBC) s'havien fet amb una part important del petit pastís de locomotores elèctriques que circulaven per l'Estat espanyol. BBC havia proporcionat les primeres locomotores trifàsiques que havien circulat per la línia Santa Fe - Gergal, des del 1911 (Andaluces, 1-7). Successivament, a partir de 1928, havien subministrat les sèries 7500 (Norte 7501-7512; BBC i Oerlikon), 7200 (Norte, 7201-7212; BBC) i 7100 (Norte, 7101-7125; Oerlikon), algunes de les quals circulaven per les línies Barcelona-Manresa i Barcelona-Sant Joan de les Abadesses.⁹⁹⁵

Ens sembla improbable que la decisió d'adquirir les locomotores a Brown Boveri – S.L.M. Winterthur no estigués presa des de feia temps, per la relació que Josep Rogent havia iniciat amb el president de la societat suïssa, Roman Abt, i per la solvència i prestigi que havia adquirit aquella firma en els ferrocarrils de muntanya. La companyia suïssa representava la punta de llança de la tracció elèctrica a escala mundial i havia proporcionat la major part de les locomotores especialitzades en pujar muntanyes, fins i tot les de gran potència que remolcaven els grans trens internacionals pel Gotthard i el Simplon.

Les consultes tècniques amb BBC – S.L.M. devien remuntar-se a 1925, com en el cas de la subestació, i la correspondència entre el proveïdor i l'enginyer Fenech palesava el complex procés d'adaptació del producte a les necessitats del client. Un procés que es preveia llarg i que la documentació de la Societat demostra que no va consistir en l'adaptació d'unes locomotores preexistents, com habitualment s'ha suggerit (Taula 61). En aquells anys BBC - SLM construïa locomotores amb uns requeriments aproximats per al Wengernalp - Jungfraubahn (W-J), Schynige Platte – Widerswill (Sch-W) i Berner Oberland Bahn (BOB).⁹⁹⁶

⁹⁹⁴ No conservem cap detall de les propostes de locomotores d'Oerlikon. Coneixem l'existència d'una proposta d'Esslingen per una anotació en el pressupost que van facilitar per al subministrament dels cotxes de viatgers i per un plànol de locomotora que resulta extraordinàriament semblant a la que va proporcionar B.B.C- S.L.M. FGC Fons FMGP [3013/04] i FGC Fons FMGP [3013/03].

⁹⁹⁵ *Renfe. Parque Motor. Vol. III.* Madrid, 1947.

⁹⁹⁶ FGC Fons FMGP [3014/04]

Taula 61. Característiques definitives per a les 4 locomotores de la línia de Núria (segons comanda 19 setembre 1929).

Ample de via	1 m.
Núm. d'eixos en adherència	3
Núm. de rodes dentades motores	2
Distància entre eixos extrems	3.100 mm.
Distància entre eixos de rodes dentades motores	1.590 mm.
Diàmetre de les rodes d'adherència	712 mm.
Diàmetre en el cercle primitiu de les rodes dentades motores	688 mm.
Longitud de la caixa	5.765 mm.
Ample total de la caixa	2.500 mm.
Potència horària dels dos motors de tracció	360 HP.
Velocitat corresponent	11,6 Km/h.
Velocitat màxima – cremallera	13 Km/h.
Velocitat màxima – adherència	30 Km/h.
Pes de la part mecànica	14,5 t.
Pes de l'equip elèctric	8,3 t.
Pes total de la locomotora	22,8 t.
Pes del tren remolcat en adherència i cremallera	37,5 t.
Pes total del tren	60,5 t.

Font: Fons FMGP [3013/01]

Una qüestió que necessita aclariment és el nombre de locomotores que van ser encarregades al proveïdor. Podem afirmar que mai no es van encarregar en ferm les locomotores elèctriques per a la línia Monistrol – Montserrat.⁹⁹⁷ Sí que es va estudiar una solució tècnica unificada per ambdues línies —com havia suggerit anys enrere Roman Abt a Josep Rogent— que considerava la necessitat global de 12 locomotores, 6 per a la línia Monistrol – Montserrat i 4 per a la Ribes - Núria., i 2 de reserva (en la sol·licitud de pressupost a Euskalduna – Oerlikon el nombre era de 10), que requeria la proposició d'un preu unitari. En conseqüència, la configuració final de les locomotores de Núria resultaria deutora, en part, de les especificitats de la línia de Montserrat. En el cas que s'emprengués l'electrificació d'aquella línia el pont sobre el Llobregat establiria una seriosa restricció en el pes per eix dels vehicles. Una limitació que va fer que els enginyers d'FMGP es decantessin per proposar als suïssos l'estudi d'una solució que repartís el pes de la locomotora —el vehicle notòriament més pesant del conjunt del tren— sobre tres eixos, per tal de no sobrepasar la càrrega màxima per eix admissible en el pont sobre el

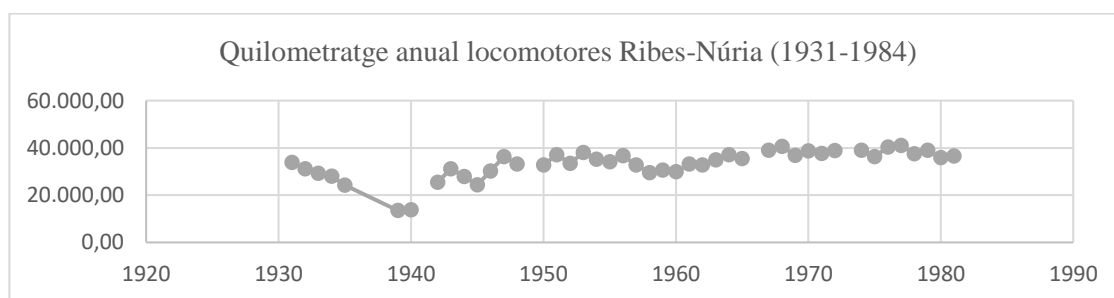
⁹⁹⁷ «Como continuación a la correspondencia sostenida respecto el suministro de material eléctrico para la línea que esta Sociedad va a empezar a construir muy en breve de Ribas a Nuria, me complazco en manifestarles que parece que, por la misma Sociedad, vuelve a considerarse la posibilidad de proceder a la electrificación de nuestra actual línea de Monistrol a Montserrat, si bien no con carácter definitivo aunque con grandes probabilidades de una muy pronta resolución». *Correspondència entre Montserrat Fenech i la Sociedad Española Brown Boveri*, de 14 de gener de 1928. FGC Fons FMGP [3013/01]

Llobregat. La solució també equivaldria a l'ús d'un carril més lleuger, de 20kg. per metre, del tipus conegut per Aznalcollar, que no admetia càrregues superiors a les 10Tm. per eix, i que resultava en una economia important d'adquisició (Taula 62).

Taula 62. Característiques previstes inicialment en la consulta de les condicions per a una comanda conjunta de locomotores per a Montserrat i Núria (14 gener de 1928).

Nombre de locomotores		12 un.
Tracció	Mixta adherència i cremallera ABT	32 mm.
Ample de via		1 m.
Pendents màxims	En adherència	0,065 mm.
	En cremallera	0,150 mm.
Pes màxim remolcat	En adherència	50 t.
	En cremallera	25 t.
Velocitat	En adherència	30 km/h.
	En cremallera	10 Km/h
Radi mínim de corba		80 m.
Pes màxim locomotora		19 t.
Fre	Continu automàtic	
Enllumenat	Elèctric	
Calefacció	Elèctrica	
Altura de la línia de contacte		4,60 m.
Tensió d'alimentació		1.500 v.
Freqüència de trens	Montserrat	Cada 1 hora
	Núria	Cada 2 hores
Núm. de trens en rampa		2
Núm. màxim de trens en rampa		8

Font: FGC Fons FMGP [3014/04]



La correspondència creuada entre els equips tècnics d'FMGP i de BBC reflectia l'interès dels catalans per obtenir els més elevats estàndards de qualitat. Tota la maquinària i peces de recanvi de les locomotores havia de complir les normes suïsses més exigents de qualitat i seguretat.⁹⁹⁸ La superioritat de l'electromecànica Suïssa resultava un valor afegit que podia formar part de l'atractiu del viatge.

⁹⁹⁸ *Locomotoras*. FGC Fons FMGP [3013/01]

Del 22 de març de 1931 al juliol de 1936 les locomotores del ferrocarril Ribes-Núria van fer el servei regular, amb poques novetats. No podia ser d'una altra manera perquè es tractava d'unes màquines noves i modernes. El quilometratge anual va decreïxer en relació a la situació de crisi general al país, que repercutia en l'afluència de viatgers a la línia. Amb tot, les memòries de la Societat consignen diferents incidències. El 1932 la locomotora núm. 4 va descarrilar a l'estació de Queralbs, la qual cosa va motivar que calgués substituir-li l'eix posterior. El 1933 va fer-se una revisió completa de la núm. 2 i revisions generals de les altres tres, en execució del programa de manteniment que havia establert el fabricant. El 1935 es van repintar les locomotores 2, 3 i 4.⁹⁹⁹ Hi ha poques notícies de la màquina llevaneus. No hem pogut documentar el plec de condicions del contracte d'adquisició. El 1933 se l'esmenta en la memòria anual pel fet que les grans nevades de l'hivern l'havien fet treballar de valent, la qual cosa va propiciar un considerable augment del consum elèctric a la línia.

La contractació dels cotxes de viatgers i dels vagons de mercaderies

Per a la contractació de la fabricació dels cotxes de viatgers van ser consultats, almenys, dos fabricants. L'alemanya Esslingen va proposar uns cotxes d'eixos, amb bastidor metàl·lic i caixa de fusta, que ascendien, unitàriament, a 18.750 pessetes els de 3^a classe, a 19.900 pessetes els mixtos de 1^a i 3^a classe i 24.900 pessetes els de 1^a classe. El termini de lliurament era de 6-7 mesos a partir de la data de la comanda.¹⁰⁰⁰ El contracte, però, se'l va endur la també alemanya Zypen und Charlier, com es va consignar en l'acta del Consell d'Administració de 7 de març de 1929, per a la fabricació de 14 cotxes de viatgers per un preu de 400.000 marcs or (Taulas 63-64).¹⁰⁰¹

⁹⁹⁹ *XLV Memoria del Consejo de Administración y balance cerrado en 31 de diciembre de 1935*. FGC Fons FMGP [15007/01]

¹⁰⁰⁰ *Pressupost de Guillermo Pasch a la Sociedad de FF. CC. De Montaña a Grandes Pendientes, de 13 de març de 1928*. FGC Fons FMGP [3013/06]

¹⁰⁰¹ No hem localitzat, en el fons documental, cap altra informació relacionada amb la compra dels cotxes de viatgers. Aquell mateix any, la societat alemanya canviaria de nom després d'absorbir unes altres firmes i adoptaria el de Westwaggon. En la correspondència entre els enginyers Montserrat Fenech i Àngel Alfonso Luna s'especifica, per una consulta que els fa Zypen und Charlier, que els cotxes de viatgers duran instal·lat el mateix sistema d'il·luminació que el fabricant havia instal·lat en els ferrocarrils rètics (Rhb). El pes per vehicle era de 5.580kg., el de 1^a classe, i 5.560, el mixt de 1^a i 3^a i 5.230kg. el de 3^a i resultaven clarament més lleugers que els que havia proposat Esslingen. FGC Fons FMGP [4010/06] Correspondència entre Montserrat Fenech i Àngel Alfonso Luna (13 de gener de 1930). FGC Fons FMGP [9008/01]. Els cotxes havien arribat el gener de 1930, el darrer va arribar el 4 de febrer, i es van guardar a Ribes Vila,

El cotxe saló va ser contractat amb posterioritat a la comanda inicial. L'encàrrec va fer-se a la mateixa casa constructora, que va subministrar un bastidor i una carrosseria sense guarniments, els quals serien instal·lats per una empresa barcelonina que no hem pogut determinar. El preu va ser de 31.000 marcs alemanys i va ser lliurat el 31 de març de 1930.

Els vagons de mercaderies van ser construïts per Construcciones Mecánicas del Llobregat, SA. L'encàrrec comprenia un lot de 6 vehicles, 3 vagons tancats, 1 vagó de vores altes i 2 vagons de vores baixes. Es tractava de vehicles de dos eixos, de construcció senzilla. Les condicions incloïen l'ús d'acers especials per alleugerir la tara. Les caixes de greix havien de ser de ferro colat amb coixinets de bronze. En tots els casos les caixes eren de fusta, de la mateixa qualitat. El de vores baixes, de 30 cm., el de vores altes, de 70. El vagó tancat duia portes laterals. Tots duïen garita per al guardafrens perquè no se'ls va instal·lar fre continu, possiblement, per intercanviar-los, si calia, amb la línia de Montserrat.¹⁰⁰²

Taula 63. Numeracions dels cotxes de viatgers, i la tara, proporcionades per Van der Zypen und Charlier.

A ff w2	1ª classe	5.580 kg.
AB ff w 11	1ª i 3ª classe	5.560 kg.
AB ff w 12	“	“
AB ff w 13	“	“
AB ff w 14	“	“
AB ff w 15	“	“
B ff w 21	3ª classe	5.230 kg.
B ff w 22	“	“
B ff w 23	“	“
B ff w 24	“	“
B ff w 25	“	“
B ff w 26	“	“
B ff w 27	“	“
B ff w 28	“	“

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [4010/06].

Taula 64. Especificacions dels cotxes de viatgers expressades en el plec de condicions del material mòbil, de 21 de setembre de 1929.

Classe	Nombre	Detall
3a	3	Làmpades de sostre
	1	Làmpada de plataforma
	1	Llanterna roja sobre la porta superior de cada plataforma

mentre es construïen les cotxeres. Font: *XLI Memoria del Consejo de Administración y balance cerrado en 31 de diciembre de 1930*. FGC Fons FMGP [15007/01]

¹⁰⁰² AGA, Obras Públicas, Ferrocarriles, 24/11994

1a/3a	2	Làmpades de sostre compartiment 3a
	2	Làmpades de sostre compartiment 1a
	1	Llanterna roja sobre la port superior de cada plataforma
1a	5	Làmpades de sostre
	1	Làmpada per a cada plataforma
	1	Llanterna roja sobre la porta de cada plataforma
Portes		Exteriors, corredores, d'alumini i amb pany de clau quadrada. Els testers també duen portes per comunicar els cotxes, amb passarel·la de palastre
Aparells de xoc i tracció		Del tipus Ferrocarril Rètics i del Furka.
Finestres		Amb moviment de cremallera, a través de manovella. Vidres de qualitat "Tafelglas". Totes les finestres laterals duen cortinetes de qualitat anàloga a la dels ferrocarrils alemanys.
Ventilació		Tres ventiladors rotatius al sostre, sistema "Flettner". Els testers duen ventilació per persianes
Sol		De fusta de pi de 25 mm., encadellats. Els cotxes de 3a s'hi sobreposa un enreixat de llistons. Per a la 1a, linòleum.
Guarniments metàl·lics		Totes les manetes, tiradors, panys, etc. són de metall lleuger "Ultraluminio" o "Lautal". Els cotxes duran reixes portaequipatges en tota la longitud, per sobre de les finestres. Fan 20 cm d'ample.
Seients		Els de 3a classe són de fusta, la més lleugera possible, i els suports de "Lautal". Els seients i respallers de reixeta de fusta de aplanat múltiple. Els de 1a duen braços, molles, encoixinat i folre de roba de primera qualitat.
Revestiments interiors		Els de 3a són aplacats amb fusta d'alzina i els de 1a amb caoba. Totes les fustes s'envernissen en color natural.
Frens		Dues classes de frens: per adherència i per cremallera, aquest en un sol bogi. El fre d'adherència està calculat per frenar el 80% de la massa del cotxe buit. La pressió sobre el tambor de cremallera està calculada per detenir completament el cotxe en un pendent del 15%. Només un fre de cremallera en un dels bogis, que serà el que està sota el departament de 1a en el cotxe mixt.
Calefacció		La calefacció és elèctrica amb radiadors sota les finestres amb corrent de 1.500volts. Poden mantenir la temperatura interior a 18° C. quan en l'exterior hi faci 5° C. els radiadors es protegeixen amb palastres perforats per evitar el contacte.

Font: Elaboració pròpia a partir d'AGA, Obres Públiques, Ferrocarrils, 24/11994

La contractació dels carrils i les travesses

Per als carrils i les travesses l'enginyer de la Societat, Montserrat Fenech, va demanar un nombre inusual de pressupostos. Les travesses podien ser de tres materials diferents —metall, fusta i formigó— i van ser valorats tots tres. Possiblement, es volia maximitzar l'economia que resultava dels primers quilòmetres en adherència. El volum

total de travesses necessàries ascendia a 17.500, aproximadament. El primer material que van descartar va ser el formigó. La travessa de formigó l'havien presentat els enginyers Gil y Creus, de Barcelona, i duia per nom *Universal*. La consulta dels plànols que van facilitar ens fa opinar que no era vàlida per acollir la cremallera, en tractar-se de dues peces de formigó en les qual s'embotia la via i que s'atirantaven entre elles a través de dos perfils metàl·lics. Tot i que el proveïdor afirmava, entre altres virtuts del material, que

aprovechando la inalterabilidad del hormigón armado bajo la acción de los agentes atmosféricos, en este caso intensísimos, pues asegura una mayor duración de la travesía con la consiguiente reducción en el coste de conservación de la vía, no solo por el menor gasto de traviesas, sino por la reducción de mano de obra.¹⁰⁰³

Les travesses de fusta que es van valorar van ser les de roure creosotat. Amb aquest material, que era el més habitual a la xarxa de ferrocarrils, s'hi van presentar tres ofertes: la de Aceros Electrorápidos (sense valoració), la de Robert Bel, enginyer de Barcelona, que es comprometia a proporcionar-les a 4,75 pessetes la unitat, i la de la també barcelonina Coll Viader —es presentava amb la garantia de proveir la companyia dels ferrocarrils del Nord— que per una travessa de roure natural demanava 5,30 pessetes, i si la servia creosotada, 6,70. Com s'observa per la diferència de preu, el tractament de la travessa no era un cost menyspreable, per la qual cosa Fenech es va adreçar a l'alemanya Avenarius, GMBH, per interessar-se en el tractament de fusta Carbolineum Avenarius. Tot plegat, devia considerar-se massa complex i de resultats dubtosos, pel que la decisió va consistir en l'adquisició de les travesses metàl·liques que va oferir Von Roll'shen Eisenwerke (Fonderie de Berne), tot i que no hem pogut conèixer el preu que se'n va pagar ni les condicions de lliurament.¹⁰⁰⁴ Al calaix van quedar tres ofertes més, la presentada pel Comptoir Siderurgique de France, la de Curt Hahn, que les importava del Regne Unit i les pressupostava en lliures, xílings i penics, i la de la Compañía Siderúrgica del Mediterráneo, de Bilbao, que havia respost a la demanda de pressupost que «estamos estudiando este asunto y oportunamente tendremos el gusto de volver sobre el particular».¹⁰⁰⁵ El gruix de l'encàrrec, més de tres-centes tones de travesses metàl·liques,

¹⁰⁰³ Oferta de travesses de formigó que presenta Gil y Creus, enginyers, de Barcelona. Font: *Correspondencia relativa al suministro de dicho material*. FGC Fons FMGP [1013/12]

¹⁰⁰⁴ Josep Rogent també va confiar en Von Roll'shen Eisenwerke (Fonderie de Berne) per a subministrar els materials del funicular de Montjuich. De l'intercanvi epistolar es dedueix que hi havia una relació prèvia, i potser interessada, amb aquella societat. Font: *Correspondència de Josep Rogent amb A. Zuberhuler*, de 16 de desembre de 1927. FGC Fons FMGP [4010/01]

¹⁰⁰⁵ *Correspondència Monistrol-Montserrat*. FGC Fons FMGP [7006/03]

va arribar a Barcelona, després d'un viatge per mar des d'Anvers, els primers dies d'octubre de 1929.

Els carrils, inclosos els desviaments, van ser encarregats a la indústria nacional. Els primers pressupostos van ser demanats a partir del mes de gener de 1927 a Altos Hornos de Vizcaya, amb un resultat poc esperançador pel fet que la factoria basca no laminava carrils de les característiques que requeria el cremallera de Núria. Van trobar una resposta positiva dos mesos després en la Compañía Siderúrgica del Mediterráneo, que es comprometia a proporcionar carril de 20kg. per metre lineal en barres de 9 m. Els preus, per tona, eren de 460 pessetes pels carrils i 575 pessetes per les brides i plaques. En el procés de definició de les característiques del carrilatge hi devia haver vacil·lacions, com es desprèn del fet que Montserrat Fenech escrivís novament a Altos Hornos de Vizcaya per aclarir-los que havien canviat de parer sobre l'ús de carril de 20Kg. i que ben aviat els comunicarien les noves característiques.

Finalment, sembla que va ser Altos Hornos de Vizcaya la que va proporcionar els carrils i els cupons per a la fabricació dels desviaments, que van ser encarregats a Talleres del Astillero, de Santander. El cost de cada desviament ascendia a 1.280 pessetes, i encara calia sumar-hi el cost de les travesses necessàries en el seu muntatge, que calculaven en 167 pessetes els 100kg, i que havien de ser importades perquè el proveïdor no disposava del tren de laminació necessari. Les condicions generals de la comanda es van perfilar durant la tardor de 1928 i la primavera de 1929. Els carrils i els desviaments van començar arribar durant l'estiu de 1930. El fet més significatiu del procés de lliurament de les comandes de carrils i de desviaments el constitueixen els errors dels proveïdors. En el cas dels carrils, van arribar uns lots mal perforats, per la qual cosa no es podien embridar correctament entre ells. En el cas dels desviaments, les equivocacions van ser més greus, perquè quan van ser descarregats a Ribes es va descobrir que no coincidia el nombre sol·licitat ni tampoc el sentit de la desviació.¹⁰⁰⁶

La dicotomia de proveïdors nacionals per als carrils, i d'estrangers per a les travesses de ferro laminat, ens parla d'un escenari molt ben estudiat per la historiografia econòmica que s'ha ocupat de la siderúrgia espanyola, que explica que «España tenía desde finales del siglo XIX una ventaja comparativa en productos intensivos en mineral

¹⁰⁰⁶ *Locomotoras*. FGC Fons FMGP [3013/01]

de hierro y sufría una competitividad decreciente a medida que aumentaba la intensidad de carbón en sus productos».¹⁰⁰⁷

¹⁰⁰⁷ HOUPPT OLIVER, S. (2003). «Competir en los mercados internacionales. Altos Hornos de Vizcaya, 1882–1936», *Revista de Historia Económica-Journal of Iberian and Latin American Economic History*, p. 344. Els rails són poc intensius en l'ús del carbó durant el seu procés de fabricació, tot el contrari que les planxes, com les que en aquest cas es feien servir de travessa.

3. Obrers, mules, gasolina i dinamita. La construcció de la línia

Durant els darrers mesos de 1928 i els primers de 1929 les obres de construcció de la línia van quedar aturades a causa de la insolvència de la Construcciones y Fomento Agrícola, S.A. Era urgent restablir-hi el treball i el 16 de gener de 1929 la Societat va signar un contracte per a l'execució de les obres amb l'empresa Pallás y Gamandé. En aquest cas no hi va haver altres concurrents, l'adjudicació la va fer Josep Rogent de manera directa i el Consell d'Administració no seria informat fins a la sessió de 7 de març de 1929.¹⁰⁰⁸ La documentació no permet conèixer com es va establir la relació entre FMGP i aquesta casa constructora. La nova concessionària de les obres havia estat constituïda el 14 de setembre de 1922 per Josep Pallàs Sala i Joan Gamandé Net, i ampliada el 21 d'octubre de 1925 amb la incorporació de Josep Donadeu Carol, amb el nom de Pallás, Gamandé y Donadeu, amb un capital social de 750.000 pessetes. Fins al moment de signar el contracte amb FMGP hem pogut documentar la seva intervenció en algunes obres públiques per a l'Ajuntament de Barcelona, i en la construcció de les escoles de Malgrat de Mar (1923-27, Juli M. Fossas, arquitecte) i en la del Sanatori Antituberculós Sant Joan de Déu, a Calafell (1927, Germà Rodríguez Arias, arquitecte), tot i que de ben segur els contractes havien d'haver estat més amplis, atès el volum del capital social inicial. Justament en els dies en què se signava la contractació de les obres, Josep Donadeu Carol abandonava la raó social de la casa constructora, que es recompondria amb els socis primitius, Josep Pallàs Sala i Joan Gamandé Net, per donar lloc a la societat Pallás y Gamandé, amb un capital social d'1.000.000 de pessetes. Les oficines les tenien al número 9 del carrer de Balmes, a Barcelona.¹⁰⁰⁹

¹⁰⁰⁸ *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 7 de març de 1929. FGC Fons FMGP [9008/01]

¹⁰⁰⁹ *La Veu de Catalunya*, 2 de febrer de 1929, 6. i *La Vanguardia Española*, 12 de gener de 1929, p. 2.

La contractació de les obres. Un primer entrebanc

El 8 de juny de 1928 Josep Rogent va haver d'escriure al bisbe Justí Guitart per aclarir-li els termes en què s'havia fallat el concurs per a la concessió de les obres de construcció del ferrocarril cremallera. Li devia l'aclariment pel fet que el bisbe havia proposat que les obres les fes l'empresa constructora Soler i Pla i que la Societat havia fallat, «atenent a les formes i condicions que cada contractista va oferir», en favor de Construcciones y F.A.. Per amortir un possible enuig del prelat, Rogent li afegia que als seus recomanats ja els encarregarien obres en una altra ocasió.¹⁰¹⁰

L'acord de concessió de les obres a l'empresa Construcciones y Fomento Agrícola (Construcciones y F.A.) l'havia pres el Consell d'Administració en ple, en la sessió del 4 de juny. Com era habitual en les compres que feia la companyia, havien estat contemplades diferents ofertes. A més de la suggerida pel senyor bisbe, també s'hi havia presentat la de la Nueva Sociedad General de Construcciones, amb una oferta que a parer de l'enginyer director Montserrat Fenech, proporcionava una major garantia tècnica, tot i que l'import econòmic era lleugerament superior a la de Construcciones y F.A.. Finalment, la decisió en favor de Construcciones y F.A. es va prendre no només perquè oferien el cost més baix, sinó perquè «estos estaban dispuestos a poner al frente de las obras un técnico que mereciese la confianza de la Sociedad». El veredictes va posar de manifest que o bé sempre havien tingut al cap la tria de la proposta més econòmica, o que la interferència del bisbe Guitart els va obligar a definir la decisió en uns termes que resultessin incontestables.

El contracte entre FMGP i Construcciones y F.A., representada per Amadeu Grau d'Aymar i Emili Nogués Miquel, va signar-se el 8 de juny de 1928 i establia l'inici de les obres el 1er de juliol. Sabem que la relació entre ambdues empreses es va deteriorar de seguida a conseqüència de les dificultats de la concessionària per executar les obres en les condicions i els terminis que s'havia establert. No coneixem el detall precís de la seqüència dels esdeveniments, però tot fa pensar que Construcciones y F.A. arrossegava greus problemes de liquiditat, fos per una administració negligent o perquè prèviament havia hagut d'assumir impagaments de tercers. La situació precària es va fer evident el 5 de setembre, quan Montserrat Fenech escrivia a un dels administradors, Amadeu Grau d'Aymar:

¹⁰¹⁰ *Correspondència entre Josep Rogent i Justí Guitart, bisbe d'Urgell*, de 8 de juny de 1928. FGC Fons FMGP [4009/02]

Por la presente le confirmo la mala impresión que en mi ánimo y en el de los Sres. Consejeros que me acompañaron a nuestra excursión a Nuria, causó la falta tan extremada de actividad en la construcción del trozo superior del Ferrocarril Ribas a Nuria, cuya contrata tiene la razón social que V. representa, pasividad incomprensible después de las reiteradas órdenes verbales que de mi tienen recibidas.

La carta prosseguia amb el detall de les obres iniciades i, sobretot, de les que encara no havien començat. El temps era un factor decisiu perquè si es volia assolir el calendari d'inauguració, que s'havia fixat per a la primavera de 1930, els treballs en la part superior de la 3a Secció havien de dur-se a terme durant l'estiu i la tardor de 1928 amb tota la intensitat possible, abans que el fred i la neu paralitzessin les obres (Taula 65).

Taula 65. Liquidació efectuada a Construcciones y F.A.

Certificació d'obres de 6 de setembre de 1928	34.239 ptes.
Lliuraments a compte de certificacions no presentades	
21 de setembre de 1928	30.000 ptes.
27 de setembre de 1928	10.000 ptes.
24 d'octubre de 1928	20.000 ptes.
Pagaments de salaris dels obrers	
3 de novembre de 1928	31.333,45 ptes.
8 de novembre de 1928	13.103,55 ptes.
Pagaments de rebuts pendents	3.148,15 ptes.
Total	141.824,95 ptes.
Import de la liquidació definitiva de treballs, afegits els materials que queden a l'obra	128.695,18 ptes.
Queda a deure Construcciones y F.A.	13.129,77 ptes.

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [3012/02]

Però malgrat les reiterades crides a l'acció, els treballs no avançaven. L'enginyer Àngel Alfonso Luna escrivia a Montserrat Fenech, el 17 de setembre, sobre la marxa de les obres. La qualitat havia esdevingut una preocupació, perquè

se encontró por fin piedra en la cimentación de la pila 2 (la que está en el mismo río) del Puente del Fresser y al ir a reconocerla encontramos con que le habían dado unos 0,80 menos de anchura a pesar de estar a la vista las estacas y las referencias. Dos días antes en el Tossa, comprobamos la sospecha que teníamos todos, una pila [...] era estrecha, le habían dado la mitad exacta confundiendo las estacas de eje con los extremos [...] Se está hormigonando el Tossa, mientras se ha hormigonado no me he separado de allí.¹⁰¹¹

¹⁰¹¹ Correspondència d'Àngel Alfonso Luna amb Montserrat Fenech Muñoz, de 17 de setembre de 1928. FGC Fons FMGP [4010/06]

Tot i la mala maror, el 21 de setembre l'altre administrador de Construcciones y F.A., Emili Nogués Miquel, es va adreçar a Josep Rogent per sol·licitar-li que autoritzés el banc Urquijo Catalán per ampliar-los el crèdit fins a 150.000 pessetes. El banc semblava posar-hi dificultats —els demanava garanties— i el mateix administrador confessava a Rogent que, si l'empresa havia de prestar garantia sobre els diners,

hacémosle constar por la presente que todo el activo de la fábrica de losetas y mosaico, sita en la calle Mallorca, 499, compuesta de grandes cubiertos edificados, maquinaria, unas 30.000 ptas. de subvención del Ayuntamiento de Barcelona, y género en existencia a más de las obras efectuadas y a efectuar en la instalación del ferrocarril de Ribas a Nuestra Sra. de Nuria, queda a la disposición de Vdes.¹⁰¹²

Uns dies més endavant, el 9 d'octubre, Montserrat Fenech insistia a Josep Rogent sobre el caire negatiu de la marxa de los obres, i el comminava a prendre una decisió. El text és molt il·lustratiu i el transcrivim íntegrament:¹⁰¹³

Como resultado de mi última visita de inspección a los trabajos de construcción del ferrocarril Ribas – Caralps – Núria, que estan llevando en dicho termino los Sres. [Amadeu] Grau [d'Aymar] i [Emili] Nogués [Miquel], o sea la razón social Construcciones y F.A. lamento tener que manifestar, que a pesar de las reiteradas órdenes verbales transmitidas a dichos Sres. para que activen al máximo la impulsión de los trabajos, especialmente en la sección de Nuria, y de la orden escrita que se les dió en 5 de Septiembre pasado, en la que se les ordenaba concretamente que empezaran en el plazo de 15 días las obras de explanación del trozo Pla de Sallent Nuria, y del pontón sobre la barrancada de la Font Negra, nada se ha hecho en tal parte, así como tampoco se había levantado aun ninguna pilastra de las del puente del Rio Fresser, cuya orden verbal le fué transmitida al Sr. Grau en su presencia hace ya más de un mes. Por estas razones y dada la falta de actividad demostrada palpablemente por la liquidación ya certificada, así como por el importe de la que están confeccionando del mes de Septiembre, creo ha llegado el momento de rescindir la contrata con dichos Sres. con arreglo a lo estipulado en el contrato firmado en 6 de junio del año actual, para evitar que la terminación de las obras se eternice, con el consiguiente demérito de nuestra Sociedad, y pérdidas subsiguientes.¹⁰¹⁴

¹⁰¹² *Contrato obras Nuria*. FGC Fons FMGP [3012/02]

¹⁰¹³ Prèvia a aquesta lletra, Fenech havia escrit a l'enginyer Àngel Alfonso Luna «Yo salgo esta tarde para Suiza y no sé exactamente qué día volveré, por lo que de aquí un par de días te ruego me mandes tus impresiones de cómo marcha esto, poniéndote antes al habla con Mossén Antón o el que esté allí si tu no puedes ir, de cómo va por arriba, pues los trabajos en esa sección me interesan grandemente, para aprovechar los pocos meses buenos que nos quedan y que de no ser aprovechados bien y con intensidad, me escacharran todo mi plan de construcción». Font: *Correspondència entre Montserrat Fenech Muñoz i Àngel Alfonso de Luna*, de 5 de setembre de 1928. FGC Fons FMGP [4010/06]

¹⁰¹⁴ També es conserva la carta a la qual es fa referència, del dia 5 de setembre, en què Fenech expressa per escrit a Construcciones y F.A. les ordres que havien estat donades verbalment. Les certificacions d'obra a les quals al·ludeix Fenech són a: FGC Fons FMGP [1009/05] i FGC Fons FMGP [3012/02].

Sembla que Construcciones y F.A. havia utilitzat els diners que procedien de la contractació amb FMGP per tapar forats en altres negocis. Des de mitjans de setembre la constructora havia estat embargada per un jutjat de Barcelona per deutes a l'entitat Ferrovías y Siderurgia, S.A.. El fet era gravíssim, sobretot, perquè els administradors de Construcciones y F.A. coneixien el procediment que s'incoava en contra seu i així i tot van cobrar els diners d'FMGP —els que van poder de l'ampliació de crèdit sol·licitada per Nogués, que per mor del procés judicial van quedar també embargats— que no va tenir notificació oficial del procediment judicial contra la concessionada fins l'11 de novembre de 1928.¹⁰¹⁵

Oficiosament, però, Josep Rogent devia conèixer la situació i va ordenar la tramesa a Construcciones y F.A. d'un requeriment notarial, el 7 de novembre, previ a la rescissió del contracte, contra el qual, Emili Nogués va manifestar que

protesto enérgicamente de los términos en que viene redactado, toda vez, que en ningún momento he dejado de ejecutar las obras en la forma pactada y mucho menos he desobedecido órdenes del Ingeniero Director Don Montserrat Fenech, antes al contrario he cumplimentado algunas de ellas hijas sin duda del deseo de dicho Señor de eliminarme por completo y poder así desenvolverse a su antojo.¹⁰¹⁶

La situació de Construcciones y F.A., pròxima al bloqueig, es va viure amb una preocupació especial al consistori de Ribes de Freser. Temia que el parell de centenars de treballadors contractats, sense el cobrament de la paga setmanal, formessin un motí.¹⁰¹⁷ Sabem que els sous no van pagar-se puntualment, que l'alcalde de Ribes es va adreçar al Governador Civil de Girona, per sol·licitar-ne la intercessió i que els treballadors van confiar en la mediació administrativa. Per entendre l'adopció d'una actitud semblant per part de l'alcalde i dels treballadors hem de situar-nos en els procediments laborals que havia establert la dictadura de Primo de Rivera que, si bé no havia dissolt explícitament

¹⁰¹⁵ El 23 de novembre, Víctor Blajot, advocat de Barcelona, escrivia a Josep Rogent: «jo voldria que vostè, que és el pontífex màxim dels Ferrocarrils de Muntanya, disposés que la consignació sigui feta ràpidament, puix temo qualsevol cosa dels deutors dels meus clients [Construcciones y F.A.], que han tingut l'atreviment de cobrar de vostès el dia 24 d'octubre, 20.000 psetes que eren embargades del dia 20 anterior» Font: *Correspondència de Victor Blajot amb Josep Rogent*, 23 de novembre de 1928. FGC Fons FMGP [3012/03]

¹⁰¹⁶ Si aquí l'argument de Nogués es decanta per la crítica a Fenech, en un altre document ho fa contra el pressupost, que considera massa migrat per a l'envergadura de les obres. Certament, com es veurà en la futura contractació de la constructora Pallás y Gamandé, el pressupost haurà de ser modificat a l'alça. Font: *Contrato obras Nuria*. FGC Fons FMGP [3012/02]

¹⁰¹⁷ «Este me dijo [l'alcalde de Ribes] que le ha escrito particularmente al Sr. Rogent y que tenía noticias de que el sábado si no se liquidaba totalmente los obreros estaban dispuestos a armar un poco de jaleo». Font: *Correspondència entre Montserrat Fenech Muñoz i Àngel Alfonso de Luna*, de 17 de setembre de 1928. FGC Fons FMGP [4010/06]

el sindicalisme, havia reduït els sindicats sobrevivents a eines de gestió i conciliació, i intervingut decididament en les relacions laborals amb la intenció de constituir un Estat corporatiu que controlés i dirigís les forces productives. Com a conseqüència, la resposta del Governador no es va fer esperar i el 2 de novembre de 1928 telegrafia a l'Ajuntament de Ribes de Freser perquè fes de mitjancer en la conciliació entre l'empresa i els treballadors. L'alcalde, Joan Barceló, va convocar urgentment les parts reproduint els arguments del Governador:

En la imprescindible necesidad de que los trabajadores que trabajan en las obras del ferrocarril a Nuria no pasen por la situación insostenible por todos los conceptos de no cobrar sus jornales el día convenido no repare en abonarlos con los fondos que la compañía concesionaria ponga a su disposición a tales efectos comunicando inmediatamente a la misma la urgente precisión de haberlo hecho así para que pueda adoptar las medidas que estime necesarias con respecto a los contratistas que así han dejado incumplidos sus compromisos.¹⁰¹⁸

La nota del Governador era clarament tendenciosa, de tal manera que proporcionava l'argument necessari perquè FMGP —que havia liquidat les nomines en presència dels edils municipals— rescindís el contracte a Construcciones F.A., atesa la condició, expressada clarament en el contracte, que l'impagament del salari als treballadors constituïa un motiu de rescissió. La rescissió del contracte a Construcciones y F.A. es va fer efectiva el 8 de novembre de 1928 davant del notari de Ripoll, Eligio Martínez García,¹⁰¹⁹ tot i que van quedar alguns serrells, com el deute que el contractista cessant havia adquirit amb diferents empreses i professionals de Ribes de Freser i de Ripoll, i amb el Banco Urquijo Catalán, en nom de la Societat, que es va resoldre amb una indemnització al banc que va negociar Damià Mateu, que n'era el vicepresident, l'abril de 1929 (Taula 63). El Consell d'Administració assumia, el 21 de novembre —el mateix dia que Josep Rogent comunicava als seus col·legues que Josep Marsans Claramunt l'havia visitat «para participarme que había obtenido la concesión de un funicular aereo desde la casilla de guarderia entre la Puda y Monistrol»—, que la primera temporada de treballs a Núria podia donar-se pràcticament per perduda. Per acabar-ho

¹⁰¹⁸ *Contratos obras Nuria*. FGC Fons FMGP [3012/02]

¹⁰¹⁹ *Contratos obras Nuria*. FGC Fons FMGP [3012/02]

d'adobar, l'abat Marcet encara no els havia concedit l'autorització sol·licitada per a la construcció del funicular a la Santa Cova. *Montserrat* no deixava *Núria* tranquil·la.¹⁰²⁰

Les responsabilitats del contractista Pallás y Gamandé

Abans de descriure la construcció de la línia és necessari que delimitem els àmbits de treball de Pallás y Gamandé, els d'unes altres empreses contractades per a treballs especialitzats i els que eren responsabilitat de l'equip tècnic d'FMGP. El contracte entre FMGP i Pallás y Gamandé, que estipulava que les feines haurien de dur-se a terme amb gran activitat i que haurien d'estar enllestides abans del 31 de juliol de 1930, explicita els àmbits d'actuació d'ambdues parts. En l'article primer s'hi escriu que

las obras se ejecutarán según las reglas del arte sujetándose el contratista a los planos que sirven de base al contrato, a los planos de construcción que se le irán entregando, a lo prescrito en el presente pliego de condiciones y atendiendo además estrictamente a las observaciones ó instrucciones del Ingeniero Director de la obra o de sus representantes.¹⁰²¹

Pallás y Gamandé havia d'executar les obres d'infraestructura de la línia, que comprenien els viaductes, els ponts, els passos a diferent nivell, els passos a nivell o els túnels. La superestructura, és a dir, la col·locació de la via i dels aparells i instal·lacions necessàries perquè el tren pogués circular, incloent-hi la construcció de les estacions, quedava fora del marc del contracte. En tots els casos la direcció dels treballs anava a càrrec dels enginyers d'FMGP. El contracte establí unes altres clàusules, entre les quals, algunes de caràcter econòmic. Pallás y Gamandé percebria com a benefici industrial un 7% sobre l'import de les certificacions per jornals meritats i pels materials invertits en les obres realitzades. En un contracte addicional, de 13 de juny de 1929 —que no hem pogut localitzar— el preu de les obres de la 3^a Secció es va incrementar en un 30% i, a més, es

¹⁰²⁰ L'afirmació la fem en sentit literal, pel fet que Josep Rogent havia escrit a l'administrador de Núria, Antoni Bataller, que els monjos de Montserrat feien campanya activament contra el ferrocarril de Núria. Font: *Correspondència entre Josep Rogent i Antoni Bataller, administrador del Santuari de Núria*. FGC Fons FMGP [4009/02]

¹⁰²¹ *Contracte d'execució d'obres entre les societats FMGP i Pallás i Gamandé*, de 16 de gener de 1929. FGC Fons FMGP [2010/04]

va afegir que sobre l'import de les eines que Pallás y Gamandé adquirís, FMGP els faria una bonificació equivalent a la depreciació que patís aquell material.¹⁰²²

A mesura que avançaven les obres augmentaria la inversió en maquinària i utilitatge que faria el contractista. En la conclusió de les obres el contractista va afirmar haver invertit 538.604,50 pessetes en eines, per la qual cosa la Societat va haver d'abonar, en concepte de depreciació, la quantitat de 263.604,50 ptes. Amb tot, per fer front a l'adquisició de la maquinària i l'utilitatge, FMGP havia hagut d'avançar al contractista 463.000 pessetes. Com a condició final, Pallás y Gamandé s'obligava al lliurament del 15% de l'import de cadascuna de les certificacions d'obra, fins que el volum assolís les 300.000 ptes., perquè la Societat el retingués en concepte de garantia.¹⁰²³

Taula 66. Salaris anuals dels tècnics d'FMGP, durant la construcció de la línia.

Montserrat Fenech Muñoz	Enginyer en cap de l'explotació	21.000 ptes.
Àngel Alfonso Luna	Enginyer	12.000 ptes.
Enrique García Martí	Enginyer	n/d
Rafael López Tienda	Enginyer	n/d
Álvaro Fuster Fabra	Enginyer auxiliar (Montserrat)	6.000 ptes.
Rodrigo	Topògraf	9.000 ptes.

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [13006/03]

Un altra clàusula del contracte indicava que les obres les havien de dirigir els enginyers d'FMGP. (Taula 66) Per als treballs de replanteig de la línia la Societat havia contractat, progressivament, els enginyers militars Àngel Alfonso Luna, Enrique García Martí, Rafael López Tienda i Álvaro Fuster Fabra,¹⁰²⁴ aquest darrer per enginyer auxiliar dels ferrocarrils i funiculars de Montserrat. Durant el període de la construcció, Àngel Alfonso Luna va dirigir els treballs a peu d'obra, ajudat per Enrique García Martí.¹⁰²⁵

¹⁰²² «A los seis meses los Sres Pallás y Gamandé hicieron presente que no podían continuar [l'obra] no solo por no resultarles beneficiosa sino ruínosa, sobre todo en la sección tercera que representava dificultades imprevistas [...] Ante la perspectiva de un pleito con el contractista (teniendo en cuenta que ya era el segundo) de tener que abrir un nuevo concurso con un presupuesto superior y ante el inconveniente de que la sección tercera no se encontraria contractista que la hiciese o ejecutase a su riesgo y ventura so pena de poner unos tipos extraordinariamente altos y viendo, por otra parte, la buena obra que habían llevado a cabo los Sres. Pallás y Gamandé y el buen orden y método que en todo se observava, decidió bajo su responsabilidad [de Josep Rogent] la prosecución de las obras garantizándoles [...]. Font: *Junta general Ordinària del dia 15 de juny de 1931*. FGC Fons FMGP [9007/01]

¹⁰²³ No hem pogut localitzar el contracte adicional i la referència la tenim a través de l'informació que conté l'auditoria econòmica que es va fer el 1931, Veure-la a: *Estado demostrativo de los gastos, ingresos y reparto beneficios correspondiente a los años 1922 a 1930*. FGC Fons FMGP [7008/13]

¹⁰²⁴ Álvaro Fuster Fabra, enginyer militar, seria ràpidament substituït per l'enginyer industrial Antoni Jeremias.

¹⁰²⁵ Enric Garcia Martí s'havia incorporat a FMGP per treballar en el projecte de Núria, l'octubre de 1927. Va acomiadar-se el desembre de 1930. Llavors ingressaria a Roca Radiadores, SA.

També havia contractat un topògraf, Fèlix Rodrigo. Els altres enginyers confeccionaven els plànols i diligenciaven diferents aspectes tècnics i d'intendència des de l'oficina de Barcelona. Montserrat Fenech Muñoz ho supervisava tot.

Les condicions del treball¹⁰²⁶

Més enllà dels detalls que hem exposat, disposem de molt pocs elements per al coneixement de les vicissituds de la construcció de la línia entre la represa de les obres, durant la primavera de 1929, i la seva pràctica finalització cap a la fi de 1930. El forat documental d'aquesta etapa contrasta vivament amb l'abundosa informació que FMGP va conservar de la curta actuació de Construcciones y F.A., la primera empresa concessionada per a la realització de les obres, possiblement, a causa de la necessitat d'aportar proves de la ineficàcia de la constructora durant el conflicte d'interessos que es va establir en la liquidació d'aquelles obres (Taula 67).

Taula 67. Despeses acumulades de construcció en la línia de Ribes a Núria, a 31 de desembre de 1930. En pessetes.

Despeses originades en l'estudi del projecte	93.705,97
Pagaments a Construcciones F. y A.	300.067,52
Pagament de certificacions a Pallás y Gamandé	5.282.527,90
Pagaments a Pallás y Gamandé per treballs a preu fet	73.561,20
Despeses financeres i despeses sumptuàries	1.138.483,35
Direcció tècnica, compres diverses i altres despeses	516.781,39
Suma	7.405.108,33

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [7008/13]

Tot i que els buits documentals no permeten la construcció d'una visió completa de les condicions del treball durant la construcció de la línia, hem identificat tres unitats documentals que ens poden proporcionar informació significativa per a l'any 1930. La primera, el testimoni que ha quedat consignat en el relat de la construcció de la línia que va fer l'enginyer Montserrat Fenech Muñoz, que no s'ha conservat complet, però que ens servirà de fil conductor. En segon lloc, les 1.599 liquidacions de caixa que va fer Pallás y Gamandé el 1930, que són les úniques que s'han conservat en el fons d'FMGP. Finalment, també de l'any 1930 i del mateix fons, analitzarem els comunicats de baixa per accident

¹⁰²⁶ Veure Apèndix 1: Imatges 7-34.

laboral dels treballadors. De la part de Pallás y Gamandé sembla que l'empresa no ha conservat cap fons documental, per la qual cosa les notícies que podrem donar de la seva activitat seran parcials i indirectes.¹⁰²⁷

Taula 68. Liquidacions de caixa per la construcció de la línia, corresponents a l'any 1930.

Liquidació de caixa 15	31 de gener de 1930	149.028,50 ptes.
Liquidació de caixa 16	28 de febrer de 1930	92.077,25 ptes.
Liquidació de caixa 17	31 de març de 1930	128.321,75 ptes.
Liquidació de caixa 18	30 d'abril de 1930	179.553,85 ptes.
Liquidació de caixa 19	31 de maig de 1930	302.200,80 ptes.
Liquidació de caixa 20	30 de juny de 1930	214.731,05 ptes.
Liquidació de caixa 21	31 de juliol de 1930	117.061,00 ptes.
Liquidació de caixa 22	31 d'agost de 1930	334.398,60 ptes.
Liquidació de caixa 23	30 de setembre de 1930	290.070,30 ptes.
Liquidació de caixa 24	31 d'octubre de 1930	253.194,00 ptes.
Liquidació de caixa 25	30 de novembre de 1930	135.786,90 ptes.
Liquidació de caixa 26	31 de desembre de 1930	118.284,55 ptes.
Total liquidacions		2.314.708,55 ptes.

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [1002/06]

Les liquidacions de caixa de 1930, molt nombroses i diversificades, poden dividir-se en grans grups de despesa, la més important de les quals va ser la relacionada amb els treballadors, que va consumir les dues tercers parts dels diners (Taula 68). És a partir de la despesa en jornals, manutenció, allotjament, higiene i salut, encreuada amb les dades dels comunicats mèdics, que procedirem a una reconstrucció quantitativa i qualitativa del treball durant les obres de construcció de la línia. Seguidament, atendrem les despeses restants, com la del transport, la dels combustibles i algunes altres, també molt significatives. L'anàlisi de les dades de què disposem ens proporciona una descripció prou versemblant de les condicions en què devien realitzar-se els treballs. Una primera conclusió ens fa dir que, malgrat l'èmfasi que posaria l'enginyer Montserrat Fenech en la característica tècnica de la construcció, els pagaments demostren que la força de la sang va tenir una preponderància essencial.

Pel que fa a l'any 1930, com hem avançat, disposem de les liquidacions de caixa, que s'agrupaven mensualment i es lliuraven a FMGP, i que s'han conservat completes. Probablement, cal buscar la raó per la qual existeixen els documents —i no hi són per al 1929— en la manera com es van pagar les obres (Taula 68). Durant una primera etapa,

¹⁰²⁷ Les consultes que hem fet en aquest sentit han resultat infructuoses. En realitat, Pallás i Gamandé cobrarà una gran importància després d'acabades les obres, com es veurà més endavant.

que ha de coincidir amb l'any 1929, el contractista Pallás y Gamandé va cobrar les obres per certificacions, ajustades a un pressupost acordat en el contracte, com havia fet l'empresa precedent. Amb aquesta modalitat de cobrament devia completar els treballs de gairebé tota l'esplanació que es corresponia amb la 1^a i 2^a seccions de la línia, és a dir, des del seu origen a Ribes-Enllaç fins a l'estació de Queralbs. En canvi, a causa de la dificultat que implicava el progrés de les obres en la 3^a secció, i els encariments que provocava, Pallás y Gamandé va demanar —realment, va coaccionar FMGP amenaçant-la amb l'abandonament de les obres— que es deixés de banda els imports que fixava el pressupost acordat en el contracte i que es procedís al pagament de les factures que es presentessin a les certificacions, la qual cosa va ser presa en consideració pels enginyers d'FMGP i traslladada a Josep Rogent, el qual va accedir a la modificació sense advertir-ho, però, als altres membres del Consell d'Administració.¹⁰²⁸ Quan hem reconstruït la història de l'explotació d'FMGP hem descrit com aquesta decisió, i les grans desviacions en la despesa prevista que va provocar, donaria lloc a una agra disputa entre Damià Mateu i Josep Rogent, que posaria el càrrec sobre la taula del Consell.¹⁰²⁹ En relació a aquest afer, l'enginyer Montserrat Fenech també hauria de donar explicacions al Consell d'Administració, el 22 de juny de 1931.¹⁰³⁰

Després del que hem exposat no cal que insistim en el fet que la marxa de les obres durant l'any 1929 ens és francament desconeguda. Sabem, però, que Pallás y Gamandé van reiniciar els treballs de construcció de la línia amb la mateixa tònica que l'empresa precedent, és a dir, amb lentitud. A primers d'abril de 1929, l'enginyer Àngel Alfonso Luna es planyia a Montserrat Fenech, perquè

no he visto á Pallás esta semana, únicamente a Riera [el capatàs de les obres], que dice á todo que sí, que le darán un gran impulso pero yo no lo veo por ninguna parte, dicen que esperan los martillos para los compresores. Ya me enteraré por Gonzalo, però el caso es que no tienen trabajo empezado nuevo y apenas un centenar de hombres.¹⁰³¹

¹⁰²⁸ Val a dir que quan les obres del ferrocarril es van iniciar encara no havien acabat els treballs de replanteig de la 3^a secció de la línia, per la qual cosa el càlcul dels costos es va fer amb un risc d'error considerable, com es demostraria posteriorment.

¹⁰²⁹ *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 10 de juny de 1931. FGC Fons FMGP [9008/01]

¹⁰³⁰ «Seguidamente, es llamado el Ingeniero Director, Sr. Montserrat Fenech a quien varios Sres. Consejeros pidieron detalles sobre aprobación de facturas y certificados de obra presentados por los contratistas Srs. Pallás y Gamandé, ofreciendo el Sr. Fenech formular la correspondiente nota comprensiva de los extremos solicitados.» FGC Fons FMGP [9008/01] Actes del Consell d'Administració, Sessió de 22 de juny de 1931.

¹⁰³¹ Correspondència entre Montserrat Fenech Muñoz i Àngel Alfonso Luna (5 d'abril de 1929). FGC Fons FMGP [4010/06]. L'esborrany de les certificacions dels treballs duts a terme per Pallás i Gamandé fins al mes de maig són a: *Copia simple del convenio...* FGC Fons FMGP [1012/05].

Necessàriament, aconseguir mà d'obra durant els primers mesos de l'any 1929 havia de resultar un problema. Les transformacions a Barcelona, amb motiu de la celebració de l'Exposició Universal, comprenien, a més de la reordenació dels espais de la muntanya de Montjuïc, la urbanització definitiva de les places de Catalunya, Tetuan i Letamendi, es conclouïa el carrer de Balmes, amb el soterrament del ferrocarril de Sarrià, i es prolongava la Diagonal. Al Pirineu, després d'uns anys d'aturada, s'havia reprès la construcció de grans obres hidràuliques i es completarien les de Gavet (1931), Sant Llorenç de Montgai (1930) i s'iniciava la construcció de la de Terradets (1931-1935). Una tan gran quantitat d'obres en marxa o en preparació per força havia de condicionar la disponibilitat de la força de treball, que havia estat satisfeta amb les primeres grans onades d'immigrants.

El 1930, però, el panorama era diferent. El descens en el nombre de grans obres públiques en marxa a Barcelona —i una crisi econòmica d'abast internacional que ensenyava les orelles— va facilitar les opcions de contractació de treballadors per a les obres del Ribes - Núria, que va assolir el nombre necessari perquè prenguessin l'impuls definitiu. Si entrem en l'anàlisi quantitativa de les dades de que disposem, la manifestació de l'enginyer Fenech, en el sentit que les obres havien donat feina a 1.200 treballadors en el moment de màxima intensitat, relacionada amb les quantitats que importaven les liquidacions quinzenals dels jornals, fa possible que puguem aproximar-nos a la variació interanual de l'ocupació que resulta en una xifra de 625 treballadors de mitjana mensual. Més problemàtic ens resulta el càlcul del sou mitjà d'aquests obrers i les categories professionals que ocupaven (Taula 69). Les compensacions econòmiques per baixa mèdica demostren l'existència d'importants variacions, la qual cosa prova l'existència de diferències notables en les funcions dels ocupats, que no coneixem més que sumàriament.¹⁰³² Amb tot, durant el primer semestre s'hi identifica una forquilla salarial que oscil·la entre les sis i les dotze pessetes diàries que, amb la manutenció i l'allotjament a càrrec de la part que contractava, resulta indicativa d'uns salaris en la línia dels que marcaven els anuaris estadístics per als treballadors de la construcció.¹⁰³³

¹⁰³² La Llei d'accidents laborals de treball de 10 de gener de 1922 estipulava, en el seu article 4, punt 1, que el patró havia d'abonar a la víctima de l'accident de treball una indemnització igual a les tres quartes parts del seu jornal diari, des del dia en què havia tingut lloc l'accident fins al dia en què es pogués reincorporar al treball. *Ley Reformada relativa a accidentes de trabajo. Gaceta de Madrid. Núm. 24. TRABAJO. 10 enero 1922 (publicada el 20)*

¹⁰³³ *El salario y la jornada en Madrid. Año 1929*. Fondo documental del Instituto Nacional de Estadística (INE)

Taula 69. Ocupació aproximada i sinistralitat laboral, durant l'any 1930.

Any 1930	Treballadors ocupats (en obres d'infraestructura)	Comunicats de baixa (conservats)
Gener	420	11
Febrer	330	15
Març	440	21
Abril	670	38
Maig	780	26
Juny	750	16
Juliol	550	29
Agost	1016	39
Setembre	1047	22
Octubre	878	7
Novembre	370	16
Desembre	300	n/d

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [1012/06]

La despesa en jornals indica que el nombre de treballadors va créixer paulatinament al llarg de l'any 1930 (Taula 70). També revela que l'ocupació va tenir dos retrocessos molt significatius, el motiu dels quals podem identificar amb claredat. El fort descens durant el mes de febrer de 1930, en què va passar-se d'uns 530 a uns 150 treballadors, respon a les intenses nevades que van aturar els treballs, que van obligar els contractistes a acomiadar treballadors i derivar els que va conservar a les tasques de neteja de la neu en la carretera de Ribes a Querolbs, per poder accedir a l'esplanació i preparar-la per quan es pogués reprendre de nou el treball. En un to paternalista, Montserrat Fenech escriuria que

como fatal consecuencia de ello [les nevades], fue preciso suspender totalmente los trabajos durante más de tres semanas. La carretera de Ribas a Caralps estaba cubierta en su totalidad con más de ochenta centímetros [de neu], teniéndola que despejar forzosamente para facilitar el tránsito de los camiones de aprovisionamiento. La misma labor hubo que hacer en toda la sección inferior del trazado, en la que a pesar de todo, se quería reemprender el trabajo, para evitar el doloroso espectáculo de los obreros en paro, en una temporada de rigurosísimo invierno y el derrumbamiento de la organización montada con tantos esfuerzos, como consecuencia del inevitable éxodo del personal, que consumidas sus economías del verano, se veían sin medios para atender las más apremiantes necesidades de la vida.¹⁰³⁴

¹⁰³⁴ *Mecanoscrit descriptiu de la construcció del ferrocarril Ribes – Núria*, per Montserrat Fenech Muñoz (sense data). FGC Fons FMGP [3010/02]

Taula 70. Distribució de la despesa en jornals, any 1930.

gener	11	Jornals quinzena 21	29.926,55 ptes.
gener	25	Jornals quinzena 22	54.630,00 ptes.
febrer	8	Jornals quinzena 23	53.682,45 ptes.
març	8	Jornals quinzena 25	37.920,15 ptes.
març	8	Jornals quinzena 24 (resta)	6.543,80 ptes.
març	22	Jornals quinzena 26	46.972,60 ptes.
març	27	Retir obrer, setembre a desembre	6.846,20 ptes.
abril	5	Jornals quinzena 27	68.961,00 ptes.
abril	20	Jornals quinzena 28	64.835,50 ptes.
maig	1	Jornals quinzena 29	75.460,00 ptes.
maig	17	Jornals quinzena 30	90.139,05 ptes.
maig	31	Jornals quinzena 31	80.940,65 ptes.
juny	14	Jornals quinzena 32	65.266,75 ptes.
juny	30	Jornals quinzena 33	84.779,05 ptes.
juliol	16	Jornals (part quinzena 35 bis)	1.807,75 ptes.
juliol	19	Jornals quinzena 34	38.437,20 ptes.
agost	2	Jornals quinzena 35	77.125,25 ptes.
agost	16	Jornals quinzena 36	93.077,95 ptes.
agost	30	Jornals quinzena 37	110.225,80 ptes.
setembre	13	Jornals quinzena 38	108.348,85 ptes.
setembre	27	Jornals quinzena 39	101.184,95 ptes.
octubre	11	Jornals quinzena 40	108.282,45 ptes.
octubre	25	Jornals quinzena 41	67.393,30 ptes.
octubre	25	Jornals quinzena 42 A	1.535,50 ptes.
novembre	5	Jornals quinzena 42	29.937,85 ptes.
novembre	22	Jornals quinzena 43	42.332,35 ptes.
desembre	6	Jornals quinzena 44	31.775,20 ptes.
desembre	12	Retir obrer de gener a juny	6.313,00 ptes.
desembre	24	Jornals quinzena 45	28.986,60 ptes.
TOTAL			1.613.667,75 ptes.

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [1012/06]

El segon descens, aquest durant el màxim apogeu de les obres, en què l'ocupació va descendir sobtadament en més de 200 treballadors, va tenir relació amb la vaga que els obrers van convocar la darrera setmana del mes de juny, i que va allargar-se durant la primera de juliol, en demanda de millores laborals. La vaga a les obres del ferrocarril Ribes - Núria no va ser un fet aïllat i és necessari que l'emmarquem en el context de les convulsions sociopolítiques que es derivaven de la destitució de Primo de Rivera, duta a terme pel rei Alfons XIII el mes de març de 1930, i malgrat que se li havia triat un substitut, en la política i en la societat espanyola s'hi congraven gran expectatives per un canvi de règim. En aquest moviment de peces del taulell polític i social, el sindicalisme

premia les seves posicions, especialment la CNT, que es mostrava particularment combativa des de la clandestinitat, per la qual cosa en aquells mateixos dies de juny hi havia dotzenes de vagues actives a tot l'Estat espanyol. La patronal, com observarem en aquest cas, va reaccionar amb contundència.

La necessitat de mantenir el ritme de les obres va fer que la negociació que Pallás y Gamandé va establir amb els obrers assolís un ràpid acord. Tanmateix, malgrat que els contractistes van acceptar les condicions, els obrers van desdir-se'n i la vaga no va ser desconvocada, «porque parece que hay elementos extraños [que] incitan a los obreros a mantener la huelga».¹⁰³⁵ Llavors, la reacció del contractista va ser fulminant i va procedir a l'acomiadament d'un nombre important de treballadors contractats, com observem en el fort descens de l'import dels jornals, gairebé del 50%, durant la segona quinzena de juliol, que té el seu reflex en el descens en les liquidacions a tercers.¹⁰³⁶ El relat de Montserrat Fenech passaria de puntetes per sobre d'aquest afer, del qual només va anotar que «en junio de dicho año [1930] estalló una huelga de carácter social, que afortunadamente pudo solucionarse en pocos días».¹⁰³⁷

Després de les alteracions el contractista Pallás y Gamandé va mostrar-se resolutiu i va saber tornar a fer créixer la plantilla fins que a primers d'agost va assolir la seva màxima expansió, a l'entorn dels 1.100 o 1.200 ocupats. Hem observat indicis que la vaga va proporcionar alguns resultats per als treballadors. La comparació de les compensacions salarials dels 271 treballadors de baixa per accident laboral, al llarg de 1930, sembla indicar que després de la vaga el sou dels peons i dels *pinxers* —que cobraven els sous més baixos i eren els que ocupaven un nombre més elevat de treballadors durant la construcció de la infraestructura— va augmentar en una pesseta diària. Passarien a cobrar vuit pessetes per jornada de treball. Un altre rang salarial que apareix en les baixes per accident, tot i que en un nombre molt menor, es correspon amb els treballadors que

¹⁰³⁵ Contràriament, els treballadors del ferrocarril no secundarien la vaga de la construcció de mitjans de setembre. Font: *Diario de Gerona*, 5 de juliol de 1930, p. 4.

¹⁰³⁶ Quan la vaga va haver finalitzat i es van reprendre els treballs, el Governador Civil de Girona va visitar les obres de la línia, com es desprèn del pagament que va fer-se d'un dinar força car a l'Hotel Montagut, així com un altre, el mateix dia, en que la convidada va ser la Guàrdia Civil. FGC Fons FMGP [1012/06].

¹⁰³⁷ Mecanoscrit descriptiu de la construcció del ferrocarril Ribes – Núria, per Montserrat Fenech Muñoz (sense data). FGC Fons FMGP [3010/02]

cobraven unes 10-12 pessetes diàries, que sembla coincidir amb el sou que Esteve Busquets-Moles descriuria per als *miners* (Taula 71).¹⁰³⁸

Taula 71. Qualificacions laborals i sous, en la construcció de la línia de Núria, segons Esteve Busquets-Moles.

<i>Miners</i> , «Són els qui fan els forats i carreguen les barrinades»	85 cts. – 1 pta. / hora
Peons, «Els qui cuiden de la neteja dels “escombros”, o sigui les runes de les barrinades. També carreguen les vagonetes i les arrosseguen quan no poden fer-ho els animals»	75 cts. / hora
<i>Pinxers</i> , «Són els aprenents. Generalment aprenen només d’anar a buscar aigua o pistolets a la ferreria»	60 cts. / hora
Capatàs, «ha de conèixer la feina de tots i tenir esperit de dictador»	1 pta.- 1,2 pta. / hora

Font: E. BUSQUETS-MOLES, *Flama*, Edició de 1 de juny de 1934, p. 3.

Després de la vaga apareixen unes liquidacions que es corresponen amb la millora de les condicions higièniques de les cantines i el seu manteniment, que no havien aparegut abans i que podem associar a les concessions que el contractista va fer als treballadors (tot i que la despesa la va repercutir íntegrament a FMGP). L’impacte que les millores en les condicions laborals va tenir en els costos de construcció devia ser important, per com s’hi va referir Josep Rogent en una carta dirigida al bisbe d’Urgell, Justí Guitart,

no sé si indicava a V.E. en la carta que a correcció vaig escriure-li des de Bruseles contestant la seva de 25 del passat que la nostra obra (parlo del conjunt) està costant més que lo que teníem pressupostat degut, principalment, a la vaga i a la puja dels cambis, i aixó últim em té aterrat perque confesso que no ho esperava.¹⁰³⁹

Amb els sobre costos a les espatlles del pressupost, cap a les acaballes de l’any 1930 la massa laboral va descendir amb rapidesa fins als 300 ocupats, aproximadament, de manera acordada amb la finalització dels grans treballs d’explanació de la línia.

Els comunicats mèdics d’accident laboral ens aporten dades que contribueixen a la caracterització qualitativa dels obrers que van participar en la construcció de la línia de

¹⁰³⁸ «Generalment en feien onze com a promig i cobraven per quinzenes, de manera que treballaven un diumenge per altre». E. BUSQUETS-MOLES, *Flama*, Edició de 1 de juny de 1934, 3. Esteve Busquets-Moles (1908-1991) va ser periodista i escriptor. Pel que escriu en l’article sembla que va estar empleat en les obres de construcció de la línia, potser, com ajudant del metge que assistia els ferits.

¹⁰³⁹ Val a dir que la vaga també la van fer els treballadors que construïen el Santuari i que, per tant, va notar igualment l’increment de costos. L’afirmació de Rogent «la nostra obra» resulta molt significativa. *Correspondència entre Josep Rogent Pedrosa i el bisbe d’Urgell, Justí Guitart Vilardebó*, de 6 de setembre de 1930. FGC Fons FMGP [4009/02]

Núria.¹⁰⁴⁰ Durant l'any de 1930 van patir un accident laboral amb dret a compensació econòmica un total de 271 treballadors. Tot i que no disposem de tots els comunicats de baixa, el seu nombre —dos-cents quaranta— és prou representatiu perquè puguem presentar algunes conclusions. En ells descobrim que entre els ferits hi ha una predominança de treballadors amb sous baixos, els peons i els *pinxers*, la qual cosa confirma que es tractava del col·lectiu més nombrós, amb gran diferència respecte dels altres. La incidència mensual demostra, a més, que quan es perforaven els túnels de la línia els accidents laborals augmentaven.

Llegado el verano [de 1930], se empezaron a atacar los túneles de los Descassadors o del Navarro, (por llamarse así el encargado del mismo), y los de Fontalba y Nuria, por ser los de mayor longitud.¹⁰⁴¹

Per conseqüència de la característica del treball contra les roques les ferides ho van ser majoritàriament per contusió en les extremitats o per sobrecàrrega muscular — també hi va haver un nombre significatiu de lesions oculars que, possiblement, van afectar els *miners*— que van requerir una mitjana de 12 dies de baixa, tot i que en alguns casos hi va haver treballadors de baixa tres o més mesos. Els casos lleus eren tractats a l'hospital de Ribes, mentre que els greus es derivaven a l'hospital de Vic o a Barcelona i les despeses que se'n derivaven corrien a càrrec de l'empresa.¹⁰⁴² Montserrat Fenech ens proporciona pistes de les característiques del treball que realitzaven aquests obrers sense qualificació:

De esta manera, logramos abrir paso y reemprender el trabajo en los dos primeros túneles entre Caralps y Nuria, y aún en el de este último punto, però como para éste era preciso transportar por hombres, con mochilas, todo lo necesario.» [...] «Se instaló al pie de Fontalba una gran machacadora [de pedra], cuyo transporte, debido al mucho peso de algunas de sus piezas, ofreció grandes dificultades teniéndose que hacer en parte a fuerza de brazos.¹⁰⁴³

Ha estat defensat, a partir del testimoni de Fenech, que no hi va haver cap treballador mort durant la construcció de la línia, però en les liquidacions del més

¹⁰⁴⁰ El metge encarregat de la salut laboral dels treballadors era Francesc Pérez Llobet, a canvi d'una retribució mensual de 450 pessetes. El radiòleg Salvi Màrquez Matabosch, va suplir en algunes ocasions a Pérez Llobet, amb el detall que omplia els comunicats en català.

¹⁰⁴¹ *Mecanoscrit descriptiu de la construcció del ferrocarril Ribes – Núria, per Montserrat Fenech Muñoz* (sense data). FGC Fons FMGP [3010/02]

¹⁰⁴² La Societat havia assegurat els accidents de treball amb la companyia *L'Assecuratrice*. Font: FGC Fons FMGP [1012/06].

¹⁰⁴³ *Mecanoscrit descriptiu de la construcció del ferrocarril Ribes – Núria, per Montserrat Fenech Muñoz* (sense data). FGC Fons FMGP [3010/02]

d'octubre s'hi consigna la despesa per l'enterrament de dos obrers, José Cabañes i José Fornieles, i el que pertocava a la família de pensió. Possiblement, es va tractar de morts causades per les violències internes del col·lectiu laboral.¹⁰⁴⁴

No disposem de prou dades per mesurar el temps d'estada dels obrers en el lloc de treball, tot i que sembla que se'ls contractava a precari. Hi ha mitja dotzena de treballadors que reincideixen en la sinistralitat durant el 1930, però en tots els altres casos només es lesionen una sola vegada, la qual cosa ens fa pensar en una elevada rotació del personal, com una estratègia del contractista i d'FMGP per evitar la consolidació del col·lectiu i l'aparició de noves reivindicacions laborals, especialment, després de la vaga de finals de juny.¹⁰⁴⁵ Cal posar en el context de la relació de l'empresa amb els obrers l'experiència prèvia dels enginyers d'FMGP en l'aplicació de la disciplina durant la seva estada en l'exercit espanyol —Fenech i Luna havien participat en la Guerra del Rif— i la pressió que devien exercir aquests tècnics sobre el contractista Pallás y Gamandé per a l'acompliment dels terminis d'execució de les obres. No era endebades que l'enginyer Montserrat Fenech havia escrit a Àngel Alfonso Luna «no te duermas pues y apriétalos que tu ya sabes cómo debes hacerlo».¹⁰⁴⁶ També podem apreciar la condició casernària dels que dirigien els treballs en l'expressió marcial del mateix Fenech: «La apertura de los últimos túneles se hacía a paso de carga».¹⁰⁴⁷ En tot cas, després que hem constatat que l'obra es va dur a terme amb èxit perquè un elevat nombre de treballadors va pagar el preu dels accidents de treball, no podem obviar la manera en què l'enginyer en cap de l'explotació va valorar el resultat de l'esforç dels obrers:

Pero por fin, la voluntad triunfó una vez más, y hasta la naturaleza, asombrada tal vez por la enorme labor desarrollada en tan ásperos lugares, quiso tomar parte en favor nuestro y retrasó generosamente la llegada de las primeras nieves invernales.¹⁰⁴⁸

¹⁰⁴⁴ «Haguérem de veure lluir navalles i ganivets i haguérem de curar ferits, més de baralles que no del treball, perquè gràcies a la Verge de Núria, les desgràcies que hi hagueren es poden comptar amb els dits d'una mà. Fou aleshores també que sentírem la nosa que fa una “star” a la butxaca». E. BUSQUETS-MOLES, *Flama*, 1 de juny de 1934. Pàg. 3.

¹⁰⁴⁵ «Estan llogats per hores, per tal de poder-los acomiadar quan convé sense altres explicacions que pagar-los la feina feta» Font: E. BUSQUETS-MOLES, *Flama*, 1 de juny de 1934, p. 3.

¹⁰⁴⁶ *Correspondència entre Montserrat Fenech Muñoz i Àngel Alfonso Luna*, de 5 de setembre de 1928. FGC Fons FMGP [4010/06]; A més, trimestralment, es pagava una gratificació de 250 ptes. al sergent de la Guàrdia Civil del lloc. Possiblement, perquè s'afanyés en la vigilància dels treballadors. FGC Fons FMGP [1012/06]

¹⁰⁴⁷ *Mecanoscrit descriptiu de la construcció del ferrocarril Ribes – Núria*, per Montserrat Fenech Muñoz (sense data). FGC Fons FMGP [3010/02]

¹⁰⁴⁸ *Mecanoscrit descriptiu de la construcció del ferrocarril Ribes – Núria*, per Montserrat Fenech Muñoz (sense data). FGC Fons FMGP [3010/02]

Hem apuntat més amunt que la manutenció i l'allotjament corrien a càrrec de l'empresa. No tenim notícies clares del lloc on s'alimentaven i pernoctaven els treballadors. Ens era coneguda l'existència de la barraca del pla de Sallent, que tenia capacitat per a cent persones, però el pagament d'un lloguer semestral per l'edifici de la Farga de Queralbs i pel seu entorn immediat, ens fa pensar que aquesta va ser habilitada per acollir el gruix del contingent obrer. Les importants liquidacions en comestibles, neteja i reparació de llits i matalassos que duen assignada a la nota el nom *Farga* contribueixen a enfortir la nostra opinió.¹⁰⁴⁹ També Ribes, Queralbs i el Santuari de Núria devien acollir alguns treballadors, perquè se'ls consigna aquestes residències en els comunicats de baixa.

Un cas diferent el constitueixen els jornals dels treballadors qualificats que sembla, per les anotacions dels pagaments, que Pallás y Gamandé subcontractava i que, per tant, les quantitats que importaven no se sumaven a la partida de jornals. A aquests també, amb la feina se'ls va proporcionar allotjament i manutenció, tot i que en relació al seu estatus, superior al dels obrers del contractista, pernoctaven en les fondes de Ribes de Freser i de Queralbs. Entre els treballadors qualificats s'hi comptaven picapedrers, paletes, enrajoladors, pintors i, també, els responsables del muntatge de la superestructura de la línia.¹⁰⁵⁰ Entre les despeses s'hi anoten pagaments a persones físiques, amb imports elevats, que bé podrien correspondre a aquests perfils professionals. Quan va ser el moment de la instal·lació de la via, a partir del mes de setembre de 1930, van ser traslladats a Ribes el capatàs de Via i Obres i l'assentador de via de la línia de Monistrol a Montserrat, perquè dirigissin els obrers en l'operació. Naturalment, també se'ls va proporcionar allotjament i manutenció (Taula 72).¹⁰⁵¹

¹⁰⁴⁹ El lloguer de La Farga es pagava semestralment, per un valor de 1.000 ptes., així com els terrenys colindants, per un valor de 200. La Societat el va mantenir llogat fins al 31 de juliol de 1931. Font: FGC Fons FMGP [1012/06].

¹⁰⁵⁰ Els edificis de la línia van ser construïts per treballadors qualificats el sou dels quals es consigna a part dels jornals dels obrers. Entre aquests s'hi compten, enrajoladors, paletes, pintors, fusters, etc. Font: FGC Fons FMGP [1012/06]

¹⁰⁵¹ «Tenemos la satisfacción de comunicaros que todo el personal ha cumplido con su deber, pero queremos, hacer constar de un modo especial la laboriosidad del personal de la línea de Montserrat que se trasladó temporalmente a Ribas, para auxiliar los trabajos del tendido de vía, quienes constantemente, con cualquier tiempo y en ocasiones con riesgo de su vida, han permanecido en sus puestos, animando a los demás con su ejemplo y contribuyendo en gran manera con su esfuerzo a la consecución de realizar los trabajos con la máxima rapidez posible.» Font: *XL Memoria del Consejo de Administración*, 1930, 9. FGC Fons FMGP

Taula 72. Despeses en allotjament, manutenció, higiene i salut dels treballadors. Any 1930.

Mes	Allotjament	Manutenció	Higiene	Salut
Gener	9.272,50	1.681,40	—	1.358,00
Febrer	512,00	1.150,55	—	1.370,70
Març	2.949,65	1.637,30	—	525,00
Abril	14.496,39	1.336,30	—	2.207,05
Maig	1.769,25	1.355,50	—	1.895,55
Juny	708,05	1.869,30	—	1.585,00
Juliol	23.661,25	1.186,40	2.485,00	705,00
Agost	1.871,70	6.437,75	3.531,00	3.600,00
Setembre	2.247,50	10.525,65	3.664,00	800,00
Octubre	4.036,75	6.303,50	1.739,50	1.795,00
Novembre	—	1.253,50	—	895,00
Desembre	—	20.56,00	—	2.266,85
Total				

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [1012/06].

Taula 73. Relació entre diferents indicadors de productivitat i els accidents laborals

Mes, any 1930	Gasolina (en ptes.)	Telèfon (en ptes.)	Accidents laborals	Obra en curs
Gener	853	97	11	
Febrer	963	78	15	
Març	32	90	21	
Abril	6175	145	38	Túnel del Navarro
Maig	1413	149	26	Túnel del Cremal
Juny	5217	150	16	Túnel de Fontalba
Juliol	3354	180	29	Túnel del Salt del Sastre
Agost	5880	200	39	Túnel de la Font Negra
Setembre	136	201	22	Túnel de Núria
Octubre	69	150	7	
Novembre	12	200	16	
Desembre	n/d	n/d	n/d	

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [1012/06]

La informació sobre la forma en què es reclutaven els treballadors és gairebé inexistent. Com hem apuntat més amunt el més plausible és considerar-los, si no tots un bon nombre, excedents dels contingents que s'havien desplaçat d'Andalusia i Múrcia a Barcelona per satisfer la necessitat de mà d'obra en les grans obres públiques que s'havia engegat al voltant de la celebració de l'Exposició Universal, tot i que sabem dels viatges que feia Enric Comella, administrador de Pallás y Gamandé, a Barcelona, per reclutar-ne.¹⁰⁵² L'observació dels noms i cognoms dels treballadors ferits sembla confirmar la

¹⁰⁵² També es van reclutar 30 treballadors a Manresa, que van ser transportats en camió a Ribes, a mitjans d'octubre de 1930. El cost del transport va ser de 390 pessetes. FGC Fons FMGP [1012/06]

suposició, perquè més de les dues terceres parts tenen noms espanyols.¹⁰⁵³ Aproximadament, el 14% va signar els comunicats mèdics amb el dit polze, la qual cosa ens indica que no sabien llegir ni escriure. Entre els que van signar-los, un nombre molt significatiu, potser més de la meitat, ho va fer amb una cal·ligrafia tan irregular que ens fa pensar que, aquests també, eren analfabets.

Despeses i més despeses

Les altres despeses, després de descomptats els jornals i els costos associats al manteniment dels obrers, es repartien entre les múltiples necessitats que implicava la construcció d'una línia del ferrocarril. Per tal de facilitar una interpretació, que no resulta senzilla a causa de la poca informació que ofereixen les liquidacions, hem segmentat els pagaments en cinc grans grups: cavalleries, transports mecànics, gasolina, proveïdors i altres despeses. Hem segregat els combustibles dels transports mecànics perquè en aquest cas, els primers no alimenten els segons, sinó que servien als compressors d'aire que accionaven els martells pneumàtics amb què es van perforar els túnels.

Respecte de la relació dels proveïments amb el ritme de les obres, afirmaria Montserrat Fenech que

las mayores dificultades que hubo que vencer para la debida organización del trabajo y su marcha rápida, consistieron en el transporte de las exorbitantes cantidades de gasolina que consumían los numerosos compresores de aire que accionaban las perforadores neumáticas; del acero para la perforación de los barrenos, que la gran dureza de la roca desgastava rápidamente y que había que suministrar en gran cantidad; de la dinamita, gastada en cantidades fabulosas, y de los víveres necesarios para la manutención del personal.¹⁰⁵⁴

La informació dels proveïdors és massa escassa per caracteritzar-los amb propietat, tot i que hem deduït que el contractista, creiem que condicionat per la voluntat d'FMGP de fer-se amable al territori, va contractar serveis a comerciants i professionals de la comarca, tants com va poder. Però el detall també ens informa que la xarxa comercial

¹⁰⁵³ «Feia poc que s'havien acabat les obres de l'Exposició de Barcelona i tota la púrria, tota l'escorrialla d'arreu del món que s'havia aplegat a Catalunya, enllaminada per aquells treballs, no se'n sabia anar. I es varen enfilem muntanyes amunt» E. BUSQUETS-MOLES, *Flama*, Edició de 1 de juny de 1934, 3.

¹⁰⁵⁴ *Mecanoscrit descriptiu de la construcció del ferrocarril Ribes – Núria, per Montserrat Fenech Muñoz* (sense data). FGC Fons FMGP [3010/02]

i industrial de Ribes i Ripoll era prou robusta com per servir l'empresa del ferrocarril. Per *altres despeses* entenem tota aquella despesa que no encaixa en els descriptors anteriors, com són les disponibilitats d'efectiu per a persones de les què desconeixem la relació que mantenien amb l'activitat —i que de vegades són quantioses—, gratificacions a representants de l'autoritat o de l'administració, obsequis i altres conceptes semblants. Finalment, apuntem el fet que els valors mensuals que presentem no tenen relació amb la intensitat de les obres, perquè en els conceptes s'hi barregen pagaments en efectiu amb uns altres que es satisfien en terminis mensuals o trimestrals. Afegim que la descripció de la liquidació no és mai prou acurada per poder-hi consignar la data de l'efecte, com correspondria (Taula 74).

Taula 74. Despesa en cavalleries, transports mecànics, gasolina, proveïdors i altres despeses, l'any 1930. En pessetes.

Any 1930	Cavalleries	Transports mecànics	Gasolina	Proveïdors	Altres despeses
Gener	16.789,00	5.111,00	853,40	3.417,20	636,45
Febrer	7.816,00	4.226,25	962,80	10.086,30	318,00
Març	4.278,00	4.848,20	32,40	2.886,19	457,30
Abril	9488,45	3.664,75	6.175,00	3.510,20	262,00
Maig	18.794,25	6.297,64	1.429,00	4.695,50	736,50
Juny	17.108,55	3.325,35	—	9.062,55	280,00
Juliol	15.497,00	6.579,35	5.126,90	3.066,21	752,90
Agost	16.936,25	6.802,80	3.354,50	7.495,40	388,20
Setembre	24.411,50	11.132,65	5.879,60	15.584,70	87,00
Octubre	29.832,30	1.502,50	135,85	12.969,95	236,00
Novembre	12.471,40	3.275,80	69,00	5.265,30	45,00
Desembre	4.514,50	870,60	12,00	8.772,40	284,75
TOTAL	177.937,20	57.636,89	24.030,45	86.811,90	4.484,10

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [1012/06]

En el primer lloc d'entre aquestes despeses destaca, amb diferència sobre les altres, la que atribuïm als transports de materials a peu d'obra. En aquest cas especial, el transport en cavalleries va tenir una preponderància significativa sobre els transports mecànics pel fet que a partir de Queralbs no existia carretera. Els imports que es va pagar als traguers demostren que durant els darrers mesos de 1929 les obres ja es duïen a terme a bon ritme, com es desprèn de les liquidacions de gener, que es corresponien amb serveis lliurats durant els mesos de novembre i desembre de l'any precedent. L'ús de cavalleries va assolir el seu màxim durant l'estiu, la qual cosa coincideix amb el moment en què hi va haver més treballadors ocupats i, per tant, amb el ritme més fort dels treballs, i va descendir ràpidament durant el darrer trimestre, quan l'explanació va quedar oberta fins

a Núria i es va iniciar la col·locació de la via. Una dificultat que van haver de resoldre els constructors de la línia va ser trobar el nombre de traguers necessari per satisfer el ritme de les obres. L'enginyer Fenech ens descriu la situació:

Todo el transporte, incluso el de los pesados compresores, que tenían que ser primeramente desmontados en piezas de peso inferior a cien kilos, era preciso hacerlo a basta, y por un mal sendero de empinadas pendientes, y para ello eran necesarias más de un centenar de caballerías. Como el trabajo era pesado y peligroso, y los arrieros preferían el trabajo agradable de la vendimia, era poco menos que imposible contar siempre con los animales necesarios, ya que en la comarca no los había en número tan crecido y las obras de ampliación del Santuario que, se llevaban también con gran empuje, ocupaban así mismo un buen número de mulos.¹⁰⁵⁵

La nòmina final de traguers que van participar en el transport de materials durant les obres de construcció és molt àmplia i, entre les despeses, s'hi consignen les necessàries per trobar-los, és a dir, que Pallás y Gamandé va ocupar un treballador perquè viatgés pel país a la recerca de traguers. També hi trobem pagaments per conceptes relacionats amb l'alimentació i la salut dels animals. Entre els proveïdors de cavalleries destaca, pel valor total de les factures que va presentar, Joan Viguer Coll, de Queralbs. Malauradament, no disposem d'informació sobre la procedència geogràfica de tots els altres ni les dimensions del negoci, però els imports de les factures parlen d'un col·lectiu molt divers, en què hi devia haver traguers que van acudir amb un bon nombre d'animals i, d'altres, que van acudir amb una sola mula i, fins i tot, amb un ruc. Algunes mules es van estimbar. La dificultat de trobar prou bèsties per carregar ens fa pensar, passant pel sedàs el testimoni de Fenech, que el bisbat d'Urgell, precari econòmicament i amb pocs mitjans al seu abast, que en aquells moments construïa els nous edificis del Santuari amb un préstec que li havia concedit FMGP, per força havia d'aprofitar els traguers al servei del ferrocarril per transportar els materials de construcció necessaris en la seva obra. Per aquest motiu, ens resulta plausible jutjar que una part dels pagaments que la Societat va fer als traguers podien encobrir el transport de materials per a la construcció del Santuari (Taula 75).

¹⁰⁵⁵ *Mecanoscrit descriptiu de la construcció del ferrocarril Ribes – Núria, per Montserrat Fenech Muñoz* (sense data). FGC Fons FMGP [3010/02]

Taula 75. Nòmina dels traginers que van participar en les obres de construcció, per volum de facturació, en pessetes. Any 1930.

Viguer, Joan	64.021,20	Solà, Jaume	672,00
Pont, Josep	20.244,25	Portabella, Ramon	671,00
Camprubí, Manel	18.812,65	Corominola, M.	594,00
Coma, Francesc	8.427,40	Pous, Carme	568,75
Ponsa, Esteve	6.955,20	Pablo, Mn.	540,00
Castellà, Agustí	6.927,60	Peix, J i D	526,75
Font, Josep	5.387,30	Blanch, Joan	516,00
Pujol, Ramon	5.355,30	Blanch, Joan	502,80
Pous, Joan	4.778,50	Bantí, Bartolomé	480,00
Ventura, Pasqual	4.264,00	Guillamon, Manel	460,80
Ribas, Pere	4.212,40	Llena, Joan	392,00
Campos, Daniel	3.724,80	Casals, Antoni	386,25
Solanellas, Pere	1.890,50	Montoliu, Salvador	352,00
Vilà, Esteve	1.808,60	Mayguí, Joan	350,00
Vilanova, Isidre	1.464,00	Casals, Antoni	318,90
Timoneda, jaume	1.394,00	Alabau, Pere	300,00
Parés, Miquel	1.126,40	Molas, Simó	300,00
Casafont, Pere	1.084,40	Farreras,	250,00
Juanola, Eduard	1.064,00	Sau, Josep	224,00
Sau, Tomàs	985,60	Ávís, Josep	210,00
Jolis, Pere	830,40	Torner, Francesc	210,00
Riera, Joan	784,90	Vilalta, Isidre	135,00
Tresserras, Isidre	736,00	Novellas, Ramon	55,00
Guitart, Francesc	713,60	Serradell, Francesc	30,00
Fossas, Ramon	692,35		

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [1012/06]

La suma dels imports que facturaven els petits proveïdors va assolir una magnitud destacable. Hem de considerar altres conceptes, com la manutenció dels obrers, que inclouen compres a proveïdors locals per part de tercers. Per tant, l'impacte econòmic de la construcció del ferrocarril a la vall de Ribes, tot i que relativament breu en el temps, devia ser significativa i devia contribuir a donar per bo el miratge, entre els habitants de Ribes i Queralbs, que l'esdevenidor se'ls ompliria d'oportunitats a mesura que s'obrissin vies per a l'explotació dels cims, la qual cosa contribuiria al desencadenament dels conflictes que hem presentat anteriorment. Entre els pagaments a proveïdors hi trobem els que van fer-se a fusters, pintors, ferrers, carreters, així com les liquidacions de fortes sumes a les fondes de la vila. Hi trobem, també, pagaments al fotògraf local, tant per la realització de fotografies com pel subministrament de rodets fotogràfics. La

documentació ens proporciona una pinzellada d'aquests industrials i comerciants locals durant la construcció del ferrocarril, que expressem en la Taula 76.

Taula 76. Alguns comerciants i professionals de Ribes, Ripoll i Queralbs, proveïdors d'FMGP.

Nom	Raó social	Adreça	Població
Joan Viguer Coll	Caballeries	—	Queralbs
Josep Bonada Parés	Metge		
Esmeragde Anglada	Pintor decorador	Sant Quintí, 22	Ribes de Freser
Maties Casals	Construccions i Reparacions	Carretera de Ribes, 2	Ribes de Freser
Gonçalb Formiguera R. Costa	Farmàcia Hotel Restaurant Catalunya	Sant Quintí, 18	Ribes de Freser
Agustí Sala	Fotografia	Colònia Recolons, 10·7	Ribes de Freser
Felip Baladrich	Baster		Ribes de Freser
Josep Barceló Planas	Majorista en cereals, vins i patates	—	Ribes de Freser
M. Peras Bonmatí	Farmàcia	Carrer Major, 20	Ribes de Freser
Francesc Peix Baqué	Baster	—	Ribes de Freser
J. i D. Peix	Terres i graves		Ribes de Freser
—	Hotel Prats	—	Ribes de Freser
Faustina Solanich Batlle	Casa de menjars	—	Ribes de Freser
Joan Puigmal	Ferrer		Ribes de Freser
—	Ciments de Sant Joan de les Abadesses i Ripoll, S.A.	Plaça Catalunya, 17	Ripoll
Manuel Roure	Dipòsit de Cement Asland	Carrer Olot, 1	Ripoll
Josep Vives Figuerola	Magatzem de vins i graneria	—	Ripoll
Vídua de Jaume Camps	Cistelleria	Prado, 10	Ripoll
Ramon Padrós Parareda	Fàbrica de guix	—	Ripoll

Font: Elaboració pròpia a partir d'FGC Fons FMGP [3012/03]

Per acabar amb la relació de les liquidacions de caixa, restaria afegir el gran nombre de pagaments en conceptes com viatges, honoraris, gratificacions (com les que es fan periòdicament a la Guàrdia Civil, que són en metàl·lic i en espècie). Finalment, quan la finalització del gruix de les obres va permetre la circulació del primer tren, el 15 de gener de 1931, Montserrat Fenech, a la seva manera, va recordar tots els que havien participat en la construcció:

Como coronación gloriosa de nuestros esfuerzos, la locomotora eléctrica nº 1, la designada con el nombre “Virgen de Nuria”, llegaba majestuosamente al Santo Valle, saludando alegre y largamente, con su silbato, a la soberana majestad de la Reina del Pirineo, que quiso sentar su trono en aquel Rincón pirenaico hasta entonces solitario, y

rindiendo así mismo, sencillo homenaje, a la agotadora empresa de tantos hombres que, sufriendo las rigurosas inclemencias propias de la alta montaña, pusieron su esfuerzo personal, algunas veces heroico, para realizar esta obra atrevidísima y altamente patriótica.¹⁰⁵⁶

¹⁰⁵⁶ *Mecanoscrit descriptiu de la construcció del ferrocarril Ribes – Núria, per Montserrat Fenech Muñoz* (sense data). FGC Fons FMGP [3010/02]

4. L'arquitectura de les estacions

Els anys de construcció del ferrocarril de Ribes de Freser al Santuari de Núria i de les seves estacions coincideixen, a casa nostra, amb els de la realització del gran temple ferroviari de Barcelona, l'Estació de França, les línies del qual les dibuixava un historicisme de matriu marcadament nacionalista¹⁰⁵⁷. En l'estació de ferrocarril, com ens recorda Stanislau Von Moos, havien de conviure la tecnologia i la cultura de la construcció, el càlcul i l'estètica, la lògica de l'eficiència tècnica i la lògica del confort i de la representació¹⁰⁵⁸. El geni dels enginyers i el dels arquitectes, hi interpretem nosaltres. En definitiva, en l'estació de ferrocarril s'hi decidia la relació entre la tecnologia i l'art i el seu encaix en un marc físic, la ciutat. Al fil de les ambicions d'aquest programa, Jean Déthier ha dit, potser d'una manera exagerada, que per fer oblidar les *martingales* que havia provocat la introducció del ferrocarril en la ciutat els seus edificis van adoptar, gairebé en tots els casos i durant el segle XIX, la fesomia més respectable possible, és a dir, la dels temples grecs, la de les termes i les basíliques romanes, la de les catedrals gòtiques, la dels castells renaixentistes i la de les abadies barroques.¹⁰⁵⁹

Més conciliador que Déthier, Carrol L. W. Meeks, a *The Railroad Station*, afirmava que el pluralisme arquitectònic de les estacions no va ser només una seqüència accelerada de modes d'estils arquitectònics o una mostra de la incapacitat de crear una forma autèntica, sinó que va respondre a la disponibilitat simultània de diferents estils i a

¹⁰⁵⁷ A Catalunya en són exemples clars, a més de l'estació de França, a Barcelona, les estacions dels transpirinencs, a Lleida i Ripoll, i la de Port Bou. A l'Estat espanyol la llista és llarga tot i que sense cap mena de dubtes el seu exponent màxim és l'estació de Canfranc, que passa per ser l'edifici d'estació de més longitud d'Europa.

¹⁰⁵⁸ VON MOOS, *BAHN*, S. (1992). *Zeit, Architektur. Notizen zu einer Typologie des Hybriden*, Zurich Universität, p. 53.

¹⁰⁵⁹ DÉTHIER, J. (1978). «La gare: une nouvelle tour de Babel», *Les Temps des Gares*. Dictionnaire Historique de la Suisse DHS. Recurs en línia, p. 7-8.

la predisposició del públic per acceptar-los¹⁰⁶⁰. De resultes, coincidiríem amb Von Moos que, pel fet que s'han perdut tots els referents culturals que el públic pugui reclamar, les estacions de ferrocarril poden semblar avui generoses i eloqüents simplement perquè són el resultat de la cultura dels grans negocis¹⁰⁶¹. Però a través d'aquests autors descobrim que en els anys del tombant del segle, i fins i tot més endavant, la intervenció dels arquitectes en l'àmbit de l'estació de ferrocarrils semblava cenyir-se només al context de la gran ciutat, que la demanava perquè en ella s'hi jugaven la representativitat del mitjà de transport, perquè com explica Asta Von Buch, competien amb les façanes dels teatres, dels museus, dels bancs o dels ajuntaments¹⁰⁶².

Per al cas de Catalunya, Ramon Graus ha defensat que «la participació decidida dels nous arquitectes de l'Escola d'Arquitectura encapçalats pel seu director Elies Rogent, en l'Exposició Universal de Barcelona de 1888, permeté una reafirmació de la professió d'arquitecte davant de l'enginyer»¹⁰⁶³. En el ferrocarril Ribes-Queralbs-Núria l'ànima del qual seria, precisament, el fill de l'arquitecte, Josep Rogent Pedrosa, l'arquitectura de les estacions adquiriria un paper preponderant. Tanmateix, perquè arribés el dia en què Rogent va poder decidir un arquitecte per als edificis de viatgers de les estacions del Ribes-Núria la penetració d'aquests professionals en el projecte paradigmàtic de la industrialització del segle XIX a Catalunya, el ferrocarril, i la seva particular relació amb els enginyers que els projectaven, devia d'haver fet algunes passes de gegant que no ens són gaire conegudes.

Això fa que, hores d'ara, encara es pugui sostenir que el ferrocarril —en el cas que ens interessa, els edificis de viatgers que va produir— va perdurar fins a la fi del segle XIX com un vedat gairebé exclusiu dels enginyers de Camins, Canals i Ports. Com hem dit només començar, Barcelona no va disposar d'una gran estació monumental fins l'any 1929, per la qual cosa la relació entre la tècnica i l'art abans d'aquella data, en els edificis de viatgers de les estacions de ferrocarril del país, s'havia hagut de resoldre a la menuda en un progrés irregular i inconstant, que apareix d'una manera heterogènia al territori en consonància amb el procés de construcció de la xarxa ferroviària catalana, el primer gran

¹⁰⁶⁰ MEEKS, C. (1956). *Railroad Station*, Dover Publications, p. 151-156.

¹⁰⁶¹ VON MOOS, BAHN, S. (1992). *Zeit, Architektur. Notizen zu einer Typologie des Hybriden*, Zurich Universität, p. 58.

¹⁰⁶² VON BUCH, A. (2007). «In the Image of the Grand Tour: Railway Station Embellishment and the Origins of Mass Tourism», *The Journal of Transport History* 28, no. 2, p. 252–271.

¹⁰⁶³ GRAUS ROVIRA, R. (2012). *Modernització tècnica i arquitectura a Catalunya 1903-1929*. Diss. Universitat Politècnica de Catalunya).

contingent d'edificis estació de la qual ja s'havia construït abans del 1888. En conseqüència, el marge d'intervenció dels arquitectes després d'aquella data gresol apuntada per Graus, en un sector que havia vist frenades les seves expectatives de creixement i que es trobava empantanegat en una crisi de credibilitat, resultava particularment reduït¹⁰⁶⁴. No serà fins al començament d'un nou segle, el XX, que sorgiran uns altres projectes i, en ells, s'hi generalitzarà progressivament la relació entre la tècnica i l'art, la relació dialèctica entre els enginyers i els arquitectes en la construcció dels edificis de viatgers de les estacions de ferrocarril.

Per buscar-li uns orígens, potser es possible situar la primera incursió d'un arquitecte en la planificació del pas del ferrocarril per Barcelona quan l'emplaçament d'una hipotètica gran estació monumental a la ciutat va provocar l'enfrontament de l'enginyer Ildefons Cerdà amb l'arquitecte Antoni Rovira i Trias, amb resolució favorable al parer de l'enginyer¹⁰⁶⁵. Uns anys més tard, la petja de l'arquitecte reapareix en la redacció del pla d'estacions de Barcelona que Eduard Maristany Gibert¹⁰⁶⁶, enginyer en cap i director comissionat de la Xarxa Catalana de M.Z.A., va presentar a la premsa barcelonina el 24 de gener del 1900¹⁰⁶⁷. Amb tota probabilitat, en la concreció arquitectònica dels edificis que incorporava el pla de Maristany devia participar l'arquitecte Salvador Soteras Taberner¹⁰⁶⁸, que havia estat empleat per la companyia

¹⁰⁶⁴ Per a la gènesi, desenvolupament i crisi de la xarxa ferroviària catalana vegeu: PASCUAL DOMÈNECH, P. (2016). *El ferrocarril a Catalunya (1848-1935). Una història de la seva explotació. Volums I i II*. Eumo Editorial, 2016.

¹⁰⁶⁵ SEGARRA TRIAS, F. (2002). «Arquitectes i enginyers: el control del territori», *Barcelona quaderns d'història*.

¹⁰⁶⁶ Eduard Maristany i Gibert (Barcelona 1855-1941) Enginyer de Camins, Canals i Ports, ingressà el 1885 en la companyia del ferrocarril Tarragona Barcelona França (TBF). Posteriorment, assumí la direcció de la Xarxa Catalana de M.Z.A. (1899) i va esdevenir, a partir de 1908, director gerent de M.Z.A. El 1918 se li atorgà el marquesat de l'Argentera en recompensa per la gestió social i econòmica del ferrocarril espanyol durant els trastorns ocasionats per la I Guerra Mundial. També va pertànyer als consells d'administració de la S.A. Cros i de la Maquinista Terrestre y Marítima, S.A..

¹⁰⁶⁷ «Trátase de juntar —díjnos el señor Maristany—, las dos estaciones denominadas antiguamente de Granollers y de Mataró, trasladando el actual paseo del Cementerio que las separa, á la parte de la actual plaza de toros que debe desaparecer, y, en el área asi redondeada, establecer una estación monumental destinada exclusivamente al tráfico de pasajeros y equipajes de todas las líneas de la Compañía, al de mercancías á gran velocidad, y al de mercancías á pequeña velocidad nada más que de la línea del litoral. Trátase de establecer en el subsuelo de la calle de Aragón, entre el paseo de Gracia y la calle de Lauria, un apeadero destinado exclusivamente á pasajeros, para satisfacer con él una reconocida necesidad de Barcelona. Y trátase, en fin, de llevar el tráfico de mercancías á pequeña velocidad á cinco distintas estaciones, enlazadas entre si con el puerto, á cada una de las cuales pueden consignarse las mercancías según convenga á la agricultura, á la industria y al comercio». *La Vanguardia*, edició de 24 de gener de 1900.

¹⁰⁶⁸ Salvador Soteras Taberner va néixer a Madrid l'any 1874. Va desenvolupar una extensa carrera com arquitecte des que va obtenir el títol el 1899 a l'Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona. De la seva producció professional cal destacar, entre d'altres, el desaparegut edifici del Círculo Ecuéstre, que

M.Z.A.¹⁰⁶⁹. Resulta exemplificador del paper que els barcelonins van concedir a l'arquitecte l'evidència que en les polèmiques que va encendre la construcció del baixador del Passeig de Gràcia, sovint centrades en els aspectes decoratius de l'edifici, el nom de Soteras no es va associar a l'obra en cap de les informacions que es van publicar. Les ires dels publicistes es van concentrar, sempre, en els enginyers de M.Z.A., Eduard Maristany i Rafael Coderch Serra.¹⁰⁷⁰

Com hem expressat més amunt, amb l'entrada del nou segle la construcció de línies de ferrocarril a Catalunya havia pres una embranzida renovada a l'empara de diferents canvis legislatius que perseguen la dissolució dels nusos que frenaven el desenvolupament del negoci ferroviari, especialment, els relacionats amb les tarifes que aplicaven al transport de mercaderies i persones i a les subvencions que atorgava l'Estat per a la construcció de línies¹⁰⁷¹. Així, entre la presentació del pla d'estacions de Maristany, el 1900, i la inauguració del ferrocarril Ribes-Queralbs-Núria, el 1931, es construïran, prolongaran o finalitzaran a Catalunya vuit línies de ferrocarril¹⁰⁷². Entenem que a casa nostra el procés dialèctic enginyeria-arquitectura en la construcció dels edificis de viatgers de les estacions devia seguir les mateixes pautes que es donaven en altres territoris de l'Estat. Al País Basc, per exemple, el concurs per a la construcció de l'estació d'Atxuri, dels Ferrocarriles Vascongados, el 1912, el va guanyar l'arquitecte Manuel Maria Smith Ibarra amb un projecte que havia de «reflejar la identidad de la región y sus

estava situat al Passeig de Gràcia de Barcelona, o el pont de Mora sobre l'Ebre. L'arquitecte va morir a Barcelona l'any 1925. Font: Arxitectura/COAC.

¹⁰⁶⁹«Per altra part, el seu nomenament immediat, i que mai abandonà, d'arquitecte en cap de les construccions arquitectòniques de la secció de Via i Obres de la Xarxa catalana del ferrocarril M. Z. A., li donà ocasions a bastament, de projectar i dirigir grans masses d'edificació, de variadíssims programes, en les que sovint s'hi barrejaven, i tenia que solucionar, problemes del tot insospitats [...] En la Companyia M. Z. A., multitud d'estacions, magatzems, andanes y demés obres anexas, en general ele caràcter modest, però amb solucions perfectament encaixades a les respectives necessitats del trafec. Projectà i dirigí les obres del Abaixador del Passeig de Gracia. I, per síntesi ben estudiada, fusiona en un projecte definitiu, les diferents tendències expresades en varies solucions presentades de l'Estació Monumental de Barcelona, suara en construcció, la façana de la qual va a carrec del senyor Muguruza.» Obituari de Salvador Soteras i Taberner. *Asociación de arquitectos de Cataluña. Anuario para 1925*, p. 105-107

¹⁰⁷⁰ Josep Pla va escriure: «Una vegada que vaig dir que l'Apeadero era el Partenon de l'arquitectura mingitoriana, diverses persones es molestaren». PLA CASADEVALL, J. (1966). *Primera volada. Obra completa 3*, p. 288-289. Així mateix, el setmanari *Cu-Cut* va dedicar un seguit de caricatures al baixador durant l'estiu de 1902.

¹⁰⁷¹ OLMEDO GAYA, A. (2006). *Historia de los Ferrocarriles de Vía Estrecha en España* / coord. por MUÑOZ RUBIO, M. Vol. 2. Empresa Pública, Instituciones y Tecnología, p. 737-768.

¹⁰⁷² Són el ferrocarril de Mollerussa a Balaguer (1905). el d'Olot a Girona (1912). el Barcelona-Martorell, el de Barcelona a Sabadell i Terrassa (1917-1922) el de Ripoll a Puigcerdà (1922). el de Lleida a Balaguer (1924). el de Martorell a Manresa i el de Tortosa a La Cava (1927).

tradiciones»¹⁰⁷³. En el que considerem una passa significativa, els promotors del ferrocarril Saragossa-Caminreal (1933) encarregaran el disseny dels edificis de viatgers de les estacions de la línia als arquitectes Luis Gutiérrez Soto y Secundino Zuazo Ugalde. Gutiérrez Soto es lamentaria del fet que

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 y 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 del ferrocarril, lo que más directamente trasciende a la sensibilidad del público y del viajero.¹⁰⁷⁴

Aleshores, a Catalunya la construcció de la línia del Vallés dels Ferrocarrils de Catalunya (1917-1922) denotarà en les formes de les seves estacions la decidida intervenció de l'arquitecte. Per falta de dades definitives, una recerca de Ramon Graus ha cercat en els edificis veïns a les estacions vallesanes la identitat dels seus possibles autors¹⁰⁷⁵. Una altra companyia, *Els Catalans*, mostrava la més que probable presència d'un arquitecte en les quatre estacions de la secció de Martorell a Manresa (1922), que reproduïen un model arquitectònic propi de regions del nord de la Península en un exercici de regionalisme sense matisos que no té equivalent en cap altre grup d'estacions catalana. Ara bé, durant aquest període també sembla assistir-se a unes economies conceptuals que estalviaven la participació dels arquitectes i frenaven el desenvolupament d'un nou vocabulari per a les estacions. En el context de conservadorisme al qual al·ludiria l'arquitecte Luis Gutiérrez Soto el 1933, en la línia de Barcelona-Magòria a Martorell, els promotors van replicar el 1912 els edificis estació que havien construït a la línia de Martorell a Igualada, el 1892. Una cosa semblant es durà a terme en la línia de Lleida a Balaguer (1924) i en la continuació posterior a La Pobla de Segur (1951).

Tot plegat sembla indicar que durant el primer terç del segle XX, quan les línies de ferrocarrils abandonaven la ciutat i travessaven el país encara per urbanitzar, als

¹⁰⁷³ LLANO CASTRESANA, U. (2017). *El ferrocarril y la arquitectura neovasca VII*, Congreso de Historia Ferroviaria, Valencia, p. 19-20.

¹⁰⁷⁴ MARTÍNEZ RAMÍREZ, I. (1999). «Las estaciones del ferrocarril de Zaragoza-Caminreal, vistas por sus autores, los arquitectos Luis Gutiérrez Soto y Secundino Zuazo Ugalde» *Artigrama*. Núm. 14, p. 99-107.

¹⁰⁷⁵ GRAUS ROVIRA, R (2016). «Arquitectures noucentistes a les estacions del Tren de Sarrià (1912- 1931)», *Locus amoenus*. Vol 14, p. 187-189.

edificis de viatgers de les estacions no se'ls reconeixia cap altra possibilitat d'expressió que la que els atorgava la seva primitiva funció. L'eficiència tècnica per sobre de tot, per la qual cosa les solucions que s'adoptaven per a l'edifici no diferien de les que decidien la forma d'una locomotora o d'un vagó. L'ofici de l'arquitecte devia considerar-se innecessari. Un ferrocarril que es construïa lluny de la ciutat, com el de Ribes a Queralbs i al Santuari de Núria, semblaria que havia d'ajustar-se a aquest patró. Però no va anar ben bé així per les característiques particulars de l'empresa, perquè participava decisivament del procés de construcció simbòlica de la muntanya de Catalunya del qual, Francesc Roma ha dit que fou una «construcció simbòlica amb afanys polítics, una mena de nou paradís polític i social».¹⁰⁷⁶ Llavors, des de la reflexió dels autors que hem citat ens sembla necessari que analitzem i entenguem la fesomia que van adoptar les estacions del tren de Ribes-Queralbs-Núria per tal d'identificar els seus referents i fer evidents els *bouleversements*, dit a la manera de Déthier, que va provocar l'arribada del ferrocarril a la Vall de Núria.

Una fesomia per a l'estació de muntanya

Durant la segona dècada del segle XX la construcció del ferrocarril transpirenenc de Ripoll a la Tor de Carol va haver de resoldre les característiques que havien de tenir els edificis de viatgers de les estacions ferroviàries en l'alta muntanya. Fins aleshores, a Catalunya, els trens s'havien mantingut allunyats del Pirineu i dels rigors dels seus hiverns. Havien fet una incursió el 1881 a Sant Joan de les Abadesses, al Prepireneu, però aquesta estació se situava en una moderada cota de 750 metres. El transpirenenc havia d'assolir altituds molt més elevades, de gairebé 1.500 metres i les estacions se situaven per damunt de la cota dels 1.000 metres. Josep Clara n'ha dit que són edificis

que es caracteritzen per la incorporació d'elements de l'arquitectura tradicional, adaptats a l'estil muntanyenc de la zona —les teulades a dues aigües són inclinades i duen les clàssiques troneres de les zones fredes—, l'ús de l'obra vista —remarcada amb brancals en l'estructura de l'edifici, parcialment també a les portes i les finestres—, i de les canals per recollir l'aigua de les cobertes que reforcen l'ornamentació.¹⁰⁷⁷

¹⁰⁷⁶ F. ROMA CASANOVA, *La muntanya a Catalunya: del paradís a la nació : segles XV-XX*, Cossetània, ed., 2004, p. 122

¹⁰⁷⁷ CLARA RESPLANDIS, J. (2004). *El transpirenenc català. Ripoll-Puigcerdà-la Tor de Querol*. Rafael Dalmau Editor, p. 23.

Però una sèrie d'articles que va publicar la *Revista de Obras Públicas*¹⁰⁷⁸, que descrivien amb detall les característiques tècniques de la línia i enumeraven els enginyers que havien tingut alguna responsabilitat en les obres —tot i que no oferia cap informació de les estacions ni de la possibilitat que hi haguessin intervingut els arquitectes— ressaltava la voluntat dels constructors d'unificar les instal·lacions de la línia de Ripoll a la Tor de Carol amb les preexistents a l'Estat en unes condicions d'explotació similar¹⁰⁷⁹. Uns edificis, altrament, que resulten familiars als de les centrals elèctriques construïdes a la Vall de Ribes i que, com aquests, se situen en una via diferent de la del procés d'*alpinització* que s'introduïa al Pirineu i del qual la Vall de Ribes, a través de les intervencions arquitectòniques promogudes pels estiuejants —de les quals prendria bona nota l'empresa del ferrocarril Ribes-Queralbs-Núria— disposava de mostres significatives. A mitjans dels anys cinquanta, l'estació de la Molina del transpirinenc seria reconstruïda a imatge d'un xalet tirolès per celebrar la seva connexió amb els camps de neu a través d'un telecadira¹⁰⁸⁰.

En relació a l'escenari industrial de la Vall de Ribes, els edificis que contenen el equip elèctric de les centrals productores proporcionen una informació valuosa de les premisses constructives del enginyers, les realitzacions dels quals, allunyades de les de les construccions tradicionals, se situaven a poca distància de la futura línia del ferrocarril cremallera. En tots els casos es tractava d'edificis denotatius, que s'adaptaven a la perfecció al contingut tecnològic que acollien. Per facilitar el treball dels operaris que havien de mantenir, reparar o substituir la maquinària operativa, disposaven de grans finestres i obertures. Hi havia, naturalment, una adaptació als rigors del clima de muntanya, que s'expressava en teulades amb fort pendent, cobertes de pissarra. Tanmateix, les façanes eren sempre arrebossades i pintades, expressant, d'aquesta manera, el desig d'una vinculació amb l'arquitectura residencial local de qualitat que, a través de complements semblants, es distanciava de l'arquitectura funcional de muntanya,

¹⁰⁷⁸ «Ferrocarril transpirenaico de Ripoll a Ax-les-Thermes», *Revista de Obras Públicas*. Núm. 77, tomo I (2529). 1929, p. 265-275.

¹⁰⁷⁹ El text de la ROP es refereix, amb tota seguretat, a les construccions que s'havien fet a la línia de Pajares, amb motiu de la seva electrificació el 1924. El parentiu estilístic amb les del transpirinenc és innegable. Gairebé al mateix temps, el 1923, s'havia inaugurat el ferrocarril d'alta muntanya *Ferrocarril Eléctrico del Guadarrama*, tot i que el programa constructiu relacionat amb les estacions resultava molt migrat com a conseqüència dels reduïts costos d'establiment de la línia. També, cal afegir el Tranvia de Sierra Nevada, de la ciutat de Granada a l'hotel Sierra Nevada Palace (del Duque), les estacions del qual, inclòs l'edifici de l'hotel, tenien un marcat accent arquitectònic regionalista.

¹⁰⁸⁰ Per al procés d'alpinització del Pirineu, PUIGVERT SOLÀ, J. M. (2008). *Josep Danés i Torras. Noucentisme i regionalisme arquitectònics*, Publicacions de l'Abadia de Montserrat.

relacionada amb la vida camperola, com ara cabanyes o coberts de bestiar, que es presentaven sempre a pedra descoberta¹⁰⁸¹.

Pel que encara avui podem observar, malgrat la proximitat física dels edificis de viatgers del ferrocarril Transpirinenc o dels que es relacionen amb els aprofitaments hidroelèctrics, amb les construccions del Ribes-Queralbs-Núria, aquestes es troben a una gran distància conceptual dels primers. Quan els responsables de Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes (FMGP) van haver de decidir la fesomia de les estacions del seu ferrocarril van demostrar que tenien plena consciència que la seva circumstància demanava uns edificis de viatgers l'aspecte dels quals esdevingués la «alegria del ferrocarril» de la qual ben aviat parlaria l'arquitecte Luís Rodríguez Soto¹⁰⁸².

Durant el procés de redacció del llibre *Josep Danés i Torras. Noucentisme i regionalisme arquitectònic*, el seu autor, l'historiador Joaquim M. Puigvert, va topar amb un projecte d'estació per a Núria, dibuixat l'any 1930 per l'arquitecte Josep Danés i Torras. Les diferències conceptuals del projecte danesià amb la materialització final que actualment podem observar són evidents: l'estació que hi ha al Santuari no és de Danés. Però Puigvert va advertir que les estacions de la línia —Núria, Queralbs, Ribes-Vila i Ribes-Enllaç— eren el resultat d'un programa arquitectònic subjacent, tot i que les monografies dedicades a aquest ferrocarril no revelaven el nom de cap arquitecte. L'historiador acreditava, per tant, l'existència d'una relació entre la tecnologia i l'art en aquesta petita línia de muntanya. Com s'explicarà més endavant, la recerca en el fons documental de Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes (FMGP), que custodia Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (F.G.C.), ens ha permès conèixer que, efectivament, els edificis de viatgers de les estacions de la línia són el resultat d'un programa arquitectònic. I encara més, que hi ha haver diferents propostes, d'arquitectes i d'enginyers.

Considerem que la participació d'un o més arquitectes en els projectes dels edificis de viatgers de les estacions del ferrocarril Ribes-Núria constitueix una singularitat

¹⁰⁸¹ La bibliografia que situa la Vall de Ribes entre les pioneres de l'electrificació a Catalunya és prou extensa: ABEL, T., FIGUERAS, R., MORERA, F. I PUS, R. (2006). *L'energia de l'aigua. Centrals hidroelèctriques del Freser. I centenari*, Gràfiques Alprés; URTEAGA GONZÁLEZ, L. (2003). «El proceso de electrificación en Cataluña (1881-2000)», SALVADOR TARRAGÓ (ED.). *Obras Públicas en Cataluña: Presente, pasado y futuro*. Barcelona, Real Academia de Ingeniería, p. 355-376; NADAL, F. (1994). «Energía eléctrica de Cataluña y la hulla blanca de la Vall Fosca (1911-1925)», en H. CAPEL SÁEZ (DIR.). *Las tres chimeneas*, Vol. II, FECSA, p. 83-123.

¹⁰⁸² MARTÍNEZ RAMÍREZ, I. (1999). «Las estaciones del ferrocarril de Zaragoza-Caminreal, vistas por sus autores, los arquitectos Luis Gutiérrez Soto y Secundino Zuazo Ugalde» *Artigrama*. Núm. 14). p. 99-107.

derivada del procés de construcció simbòlica de la muntanya de Catalunya que té, en aquest fet, un triple encaix: la relació dinàmica entre la tècnica i l'art en la construcció de les obres de fabrica del ferrocarril, a principis del segle XX, el territori en què es construeix la línia i, finalment, la idiosincràsia dels gestors de la companyia que va impulsar el projecte, i molt especialment de Josep Rogent Pedrosa, en relació al públic que considerava que l'havia de gaudir.

Els edificis de viatgers que FMGP va construir el 1930 a la línia de Ribes a Núria s'emmarquen en el corrent del regionalisme i del noucentisme arquitectònics.¹⁰⁸³ També els projectes alternatius que van ser descartats. Com hem comentat, algunes de les estacions que es van construir a Catalunya durant aquests anys s'inscriuen en el corrent regionalista, malgrat que entre unes i altres es presentin sensibles diferències en funció del territori en què s'ubiquen. Un estil, el regionalisme arquitectònic, d'una capacitat camaleònica que es va posar al servei de la reconstrucció de les identitats nacionals acabada la Primera Guerra Mundial. De retruc, els arquitectes que treballaven el vocabulari regionalista van contribuir a la creació d'un gran cos de coneixement i documentació de l'arquitectura regional i rural, al mateix temps que es van nodrir dels estudis científics i sistemàtics de l'etnicitat, que incloïa l'artesania i l'arquitectura. Als anys 30 del segle XX l'arquitectura regionalista assumia els valors permanents de la nació, que expressava en el classicisme dels grans edificis públics —a Barcelona, la Casa de Correus i Telègrafs (Josep Goday), el Palau Nacional (Eugenio Cendoya), l'avinguda hipòstila sota la Plaça Catalunya (F. de P. Nebot; Josep Cabestany), entre molts altres— i també en el tarannà de les construccions residencials per a les classes benestants. Constituïa, gairebé, una arquitectura oficial que pretenia enterrar, amb unes construccions que resultaven de la suposada destil·lació de les essències de la comunitat, qualsevol nota discordant¹⁰⁸⁴. D'altra banda, el procés d'adaptació material del Pirineu a la construcció simbòlica que n'havien fet unes àmplies capes de la societat catalana va dur aparellada la importació i reinterpretació de models arquitectònics alpins que ben poc tenien a veure

¹⁰⁸³ Per a una bibliografia de referència sobre el regionalisme i el noucentisme arquitectònics, veure: VIGATO, J. C. (1994). *L'architecture regionaliste*. France. 1890-1950. París. Norma Éditions; PUIGVERT, J. M. (2008) *Josep Danés i Torras. Regionalisme i noucentisme arquitectònics*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat; STORM, E. (2010). *The culture of regionalism. Art, architecture and International exhibitions in France, Germany and Spain. 1890-1939*. Manchester University Press.

¹⁰⁸⁴ GALISTEO MARTÍNEZ, J. (2003). «Formas urbanas. El kiosko de la plaza de San José, un ejemplo de la arquitectura regionalista durante la Dictadura de Primo de Rivera en Aguilar de la Frontera (1923-1930)» *Isla de Arriarán: revista cultural y científica* 21, p. 233-254.

amb les tipologies autòctones d'alta muntanya pirinenca, perquè els Alps havien esdevingut, en paraules de Joaquim M. Puigvert, «un lloc de potent inspiració per a arquitectes i enginyers, els quals, al seu torn, a través de les seves intervencions, ajudarien a identificar i reinterpretar els paisatges pirinencs propis a partir del clixé alpi»¹⁰⁸⁵.

Una font d'inspiració que va tocar de prop els arquitectes (i també els enginyers) que van dibuixar els edificis de viatgers de les estacions del Ribes-Queralbs-Núria, que bevia de la diversitat paisatgística alpina i de la sensibilitat per l'arquitectura vernacle, la qual cosa derivava —per la característica camaleònica del regionalisme arquitectònic— en una diversitat de fesomies per als projectes d'edificis que es van posar sobre la taula d'FMGP. Perquè com descriurem tot seguit, van existir dues propostes per a l'estació de Ribes Enllaç, tres per a l'estació per Ribes-Vila, dues per Queralbs i quatre per a Núria, entre 1929 i 1953, totes diferents però totes coherents amb el marc conceptual dels promotors: eren projectes fets per arquitectes que responien al projecte turístic que es volia promoure a la vall. Ara bé, l'arquitecte havia de posar, només, una pell sobre les premisses estructurals i volumètriques que prescrivien els enginyers responsables de la construcció de la línia. La tensió dialèctica entre la tècnica i l'art persistia, fins i tot, en aquest ferrocarril tan singular.

En conseqüència, podem afirmar que l'estil amb què es van projectar els edificis de viatgers de les estacions del ferrocarril de Ribes de Freser al Santuari de Núria reflecteixen la tensió entre el càlcul de l'enginyer i l'estètica de l'arquitecte, però també entre els interessos del territori que travessava la línia i la idiosincràsia dels promotors del ferrocarril, sense oblidar els dels viatgers que havien de fer-lo servir, que d'alguna manera volien percebre a través de les construccions que els acollien, o les que podien observar des de la finestra del tren, l'essència profunda i material de la muntanya sense la participació dels naturals del país, ni de les seves veritables construccions tradicionals¹⁰⁸⁶. Una opció perfectament ajustada a la vila d'estiu que volia ser Ribes,

¹⁰⁸⁵ PUIGVERT I SOLÀ, J. M. (2008). *Josep Danés i Torras: noucentisme i regionalisme arquitectònics*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat, p. 102.

¹⁰⁸⁶ «En la primera mitad del siglo XIX, el entorno montañoso alpino comenzaba a mostrar todo su potencial como destino turístico tras consolidarse como alternativa a la estancia estival que se realizaba en las numerosas localidades termales y balnearias de moda. Sin embargo, su capacidad de atracción no solo aseguraba la persistencia de una clientela internacional adinerada que facilitase su explotación. También puso en manos de operadores turísticos extranjeros la construcción de su imaginario colectivo. Una Suiza sin suizos, que promovía sus bellezas naturales evitando cualquier contacto con lo autóctono, dejando así al paisaje libre de este. TISSOT, L. (2000). *Naissance d'une industrie touristique. Les anglais et la Suisse au XIXe siècle*, Editions Payot Lausanne, Citat per JIMÉNEZ-MORALES, A.; VARGAS-DÍAZ, C.; (2018). «El

a allò que els bisbes d'Urgell —primer Joan Baptista Benlloch Vivó i, posteriorment, Justí Guitart Vilardebó— i que el conseller delegat d'FMGP, Josep Rogent Pedrosa, volien que esdevingués la Vall de Núria i a la modernitat tècnica que representava un ferrocarril tot ell electrificat, i que en els dies de la seva inauguració es podia vanar de ser el tècnicament més avançat de la nació.

En detall, la línia del ferrocarril de Ribes de Freser al Santuari de Núria havia de disposar de dues estacions i dos baixadors. Les estacions se situaven en l'origen i la finalització del recorregut, a Ribes-Enllaç i al Santuari de Núria, i pel camí, els baixadors a Ribes-Vila i Queralbs. Els projectes dels edificis de viatgers serien encomanats a uns arquitectes, mentre que els enginyers retenien per a ells totes les altres edificacions auxiliars. La materialització completa del projecte constructiu de la línia no es va completar per algunes circumstàncies que cal explicar. En primer lloc, perquè en el moment de la construcció de les estacions l'empresa havia naufragat econòmicament, però també, perquè l'Ajuntament de Ribes de Freser va voler dir-hi la seva a partir de 1928 i va iniciar una negociació amb la companyia per promoure una operació urbanística que semblava que havia d'afavorir totes les parts.

L'estació de Ribes-Enllaç

Inicialment, el projecte de la companyia havia previst situar a Ribes-Enllaç tots els serveis del tren. Ho havia decidit així després que la concessió atorgada prescrivís que els tallers i els magatzems haurien d'establir-se en la part inferior de la línia. Els enginyers de la Societat, que encapçalava Montserrat Fenech Muñoz, que perseguïen l'economia de costos en la construcció del ferrocarril, van decidir que ocuparien els terrenys que l'Estat, no sense problemes, havia adquirit a partir de 1914 per a la construcció de l'estació de Ribes de Freser del ferrocarril transpirinenc¹⁰⁸⁷. La preferència de les companyies ferroviàries per ocupar terrenys amb els mínims costos d'expropiació havia quedat

hotel turístico. Viaje a los orígenes de su arquitectura, 1880-1932» *Arquitectura Revista*, vol 14, Núm. 2, p. 151-162.

¹⁰⁸⁷ AJUNTAMENT DE RIBES [Llibres d'actes de secretaria]. El procés d'expropiació dels terrenys per a l'estació del Transpirinenc, que es va iniciar el 1914, va ser llarg i feixuc, fins al punt que en les actes municipals s'hi reflecteixen els «terrenos de la discordia». Per a la construcció de la línia Ribes-Querabs--Núria FMGP va contractar un grup d'enginyers militars. A més de l'enginyer de la Societat, Montserrat Fenech Muñoz, hi van treballar Àngel Alfonso de Luna, Enrique García Martí i Rafael López Tienda. Sabem que l'edifici de la subestació de Queralbs el va projectar Enrique García Martí.

demostrada des de la construcció del primer ferrocarril peninsular, de Barcelona a Mataró. Totes les iniciatives ferroviàries que van venir després van explotar les possibilitats de la fórmula sempre que van poder fer-ho, i FMGP no en va ser l'excepció¹⁰⁸⁸.

Però malgrat la voluntat que hi van posar per encaixar totes les peces, els comptes no els sortien. Es conserven alguns plànols en què s'hi endevinen unes provatures que haurien significat, fins i tot, la modificació de l'estació del ferrocarril Transpirinenc o la supressió d'un dels edificis magatzem per tal d'encabir-hi els que requeria el manteniment i explotació de la línia de cremallera.

El fons documental d'FMGP conserva alguns plànols de l'estació de Ribes-Enllaç. N'hi ha un, sense data, que recorda vivament alguns edificis de viatgers de les estacions dels ferrocarrils rètics, a Suïssa.¹⁰⁸⁹ El volum comprenia la planta baixa, un primer pis i golfes. La disposició interior determinava les obertures a l'exterior, que consistien en set obertures per planta, en les façanes llargues i un parell en les estretes. A la teulada, de quatre vessants amb el carener paral·lel a les vies, hi disposaven tres llucanes per banda. Hi ha un segon projecte, més elaborat, que resulta problemàtic d'encaixar. Els plànols de l'edifici de viatgers es troben incorporats, juntament amb la proposta de tallers i dipòsit que feien els enginyers, en la memòria que FMGP havia presentat pel març de 1928 a la 2^a Divisió Inspector de Ferrocarrils. Tanmateix, una anotació en llapis data aquest projecte d'edifici de viatgers l'abril de 1930¹⁰⁹⁰. Finalment, la consulta del projecte complet a l'AGA ens ha fet considerar que el projecte d'edifici de viatgers de 1928 havia estat substituït per un altre, aquest que s'ha conservat, que manté una connexió tipològica clara amb el projecte que presentava Raimon Duran Reynals per a l'edifici de viatgers de Ribes-Vila, en aquelles mateixes dates.¹⁰⁹¹

¹⁰⁸⁸ «Art. 9º. El Gobierno entregará gratuitamente á la compañía todos los terrenos necesarios para el establecimiento del camino de hierro [...] siempre que los terrenos sean correspondientes a bienes de la nación ó de los llamados baldíos, realengos, mostrencos, comunales, despoblados, de dueños desconocidos ó cualesquier otros de que pudiese disponer el Gobierno sin el concurso o con el concurso de las Cortes» [3 de marzo] “Real orden, dictando varias disposiciones relativas á la empresa del camino de hierro de Barcelona á Mataró”. *Colección legislativa de España, Volumen 36*, Madrid, 1846.

¹⁰⁸⁹ Els ferrocarrils rètics (RhB) constitueixen una extensa xarxa de via mètrica que travessa els Alps al cantó dels Grisons, a Suïssa. Una de les seves línies, l'Albula, ha estat declarada patrimoni mundial de la humanitat per la UNESCO.

¹⁰⁹⁰ *Proyecto de replanteo, 1928*. FGC Fons FMGP [2001/01].

¹⁰⁹¹ En la publicació del text en format d'article a *Locus Amoenus* (<https://revistes.uab.cat/locus/article/view/v21-gorini>) vam defensar una possible autoria de Josep Danés. Posteriorment hem pogut consultar el projecte complet a l'Arxiu General de l'Administració (AGA) i considerem que hem d'atribuir-lo a Raimon Duran Reynals. Font: AGA Obras Públicas, Ferrocarriles. Proyecto de estación de Ribas-Empalme. 25/8149

Per tant, sí que podem afirmar que durant la primavera de 1930 FMGP estava disposada a construir a Ribes-Enllaç un edifici de viatgers de les mateixes proporcions que el que pretenia per a Núria, amb un ritme i distribució d'obertures idèntica —set portalades a la planta baixa, rematades amb arc de mig punt i emmarcades amb pedra ben escairada, set finestres quadrangulars a la planta pis i vuit llucanes a la teulada— que reflectien la necessitat d'acomodar-hi habitatges per als agents, a més de les dependències ordinàries d'una estació de ferrocarril. Amb tot, el marasme econòmic en què es veuria involucrada la Societat durant la darrera fase de la conclusió de les obres va impedir l'execució de l'edifici de viatgers de l'estació, que va ser substituït de manera provisional per una petita barraca de fusta. No s'aixecaria cap edifici fins a les acaballes de 1934, quan s'hi va construir una adaptació econòmica del que existia des del 1930 a Queralbs.¹⁰⁹²

Pel que fa als altres elements del conjunt ferroviari previst a l'estació de Ribes Enllaç, els tallers i les cotxeres, la proposta descartada resultava en un edifici molt llarg, amb capacitat per a una sola via, amb finestrals acabats en arc de mig punt, a banda i banda, teulada de dues vessants sostinguda sobre encavallades de fusta i una bocana estreta i baixa, que en l'extrem oposat acollia els urinaris. El projecte d'edifici, fet pels enginyers d'FMGP, desprèn un aire antic però val la pena recordar que en l'etapa en què es va dibuixar, el 1928, no s'havia decidit el model de tracció del ferrocarril i que la companyia pretenia capitalitzar l'experiència que posseïa en la construcció i explotació del ferrocarril de Monistrol a Montserrat, des del 1892. Amb tot, coneixem per les imatges que es van prendre durant la construcció de la línia que les obres del complex de tallers i dipòsit es van iniciar l'estiu de 1928, tot i que van ser ràpidament abandonades, i desmuntades les parts que havien estat executades.

¹⁰⁹² «El señor Presidente manifiesta que como ya saben todos los Señores Consejeros presentes la barraca de madera que hace las veces de estación provisional de Ribas-Empalme desde la inauguración del ferrocarril de Nuria, se halla en estado tan ruinoso que según el informe del Señor Ingeniero Director, difícilmente podrá prestar servicio durante el próximo invierno y que por tanto era de imprescindible necesidad la substitución de la mencionada barraca [...] El Consejo previo estudio de los planos presentados acuerda autorizar la mencionada construcción de la estación de Ribas-Empalme encareciendo al Sr. Ingeniero Director la máxima economía en el desarrollo de dicha obra dado el estado precario de la situación financiera de la Sociedad», Font: *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. FGC Fons FGMP [9007/02]; *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*, Sessió de 25 d'octubre de 1934. També, una proposta per adaptar una part del magatzem del Transpirinenc a Ribes com a estació a: *Proyecto de un refugio para viajeros de enlace en la estación de de Ribas*. FGC Fons FMGP [2001/06].

L'estació de Ribes-Vila¹⁰⁹³

Després que havia quedat resolta la disponibilitat de terrenys per a l'emplaçament de l'estació, les cotxeres i el dipòsit de màquines, es va treballar en les peces que havien d'integrar el conjunt. Ben aviat, l'enginyer de la Societat, Montserrat Fenech Muñoz, va prendre una decisió sobre el dipòsit de màquines i les cotxeres, que va presentar a la 2a Divisió Inspectora de Ferrocarrils. Era una proposta radicalment diferent a la que contenien els esbossos preliminars que s'havien dibuixat quan es volia situar aquests equipaments a Ribes-Enllaç. Aquí la solució era completament nova i la concepció, moderna, constava de dos edificis units per una fossat apte per a un carro transbordador que traslladava els vehicles i les locomotores des de les portes dels edificis a la via de servei tocant a la general. No endebades alguna cosa profunda havia transformat l'esperit d'aquest petit ferrocarril quan havia adoptat l'electricitat com a model de tracció¹⁰⁹⁴.

Segons el projecte definitiu aprovat el 25 de setembre de 1929 la cotxera la constituïa un edifici d'una sola planta, de 656 metres quadrats de superfície, amb una longitud d'11 metres i mig i l'amplada de 23,90. Al seu interior s'hi encabien vuit vies que van calcular-se per acollir setze cotxes de viatgers. En paral·lel a la cotxera s'hi alçava el dipòsit de màquines, separat per un espai de 12 metres i mig en el qual hi havia el fossat del carro transbordador. Com en l'edifici de les cotxeres, la construcció del dipòsit de màquines era senzilla, amb murs de càrrega fets de paredat comú, i disposava d'una superfície interior de 291 metres quadrats. Es va calcular perquè hi cabessin fins a set locomotores, comptant que les locomotores que havien estat adquirides per a la línia tindrien una longitud entre topalls de 6 metres i mig. Hi havia, també, un espai dedicat a taller de reparacions, amb els utilitatges necessaris, i fossats entre les vies per a la inspecció dels mecanismes sotmesos a desgast. Les teulades eren de dues vessants, cobertes amb rajol al biaix, col·locades successivament (tres careners en la de la cotxera i dos en la del dipòsit de màquines) i suportades sobre encavallades de fusta i, aquestes, quan no descansaven en els murs, ho feien sobre pilars. Les obertures, àmplies per aconseguir una bona il·luminació natural, consistien en finestrals coronats amb arcs rebaixats i portes per a l'accés dels vehicles acabades en llinda plana. El parament de les façanes es preveia arrebossat i pintat, com era habitual en els edificis industrials de la comarca. La institució supervisora va consignar que el pressupost de construcció del

¹⁰⁹³ Veure Apèndix 1: Imatges 37-46

¹⁰⁹⁴ *Apeadero de Ribas Depósito de máquinas y cochera. Memoria.* FGC Fons FMGP [1014/01].

complex no podia depassar les dues-centes mil pessetes i que calia reforçar el pendent de les teulades «en consonancia con el clima de la localidad»¹⁰⁹⁵.

La decisió final sobre la fesomia de l'edifici de viatgers de l'estació de Ribes-Vila es va fer esperar una mica després que van ser posades sobre la taula fins a tres propostes diferents, que variaven tant pel que fa a l'autoria del projecte com pel que fa a les solucions. En el projecte que es va presentar a la Divisió Inspectora, el 27 de juliol de 1928, en l'edifici de viatgers de Ribes-Vila encara s'hi recollien les necessitats que havien estat previstes primitivament per a l'estació a Ribes-Enllaç, a saber, que a més de les estances funcionals i de servei, acollís els habitatges del cap d'estació i el de l'enginyer del ferrocarril¹⁰⁹⁶. Així, l'edifici centralitzava tots els serveis i, a la planta baixa, a més del vestíbul que servia de sala d'espera, i del despatx del cap d'estació, s'hi disposaven les oficines d'explotació, en l'ala esquerra, i locals per a dipòsit d'olis i greixos i per a la caldera de la calefacció de l'edifici, en l'ala dreta, «dadas las bajas temperaturas reinantes en invierno»¹⁰⁹⁷.

Consistia, aquest primer projecte que es va presentar —l'arquitecte projectista del qual no hem pogut identificar, si no és que el van projectar els enginyers de la Societat— en un edifici amb el cos central marcadament més voluminós que els laterals, constituït de planta baixa i dos pisos, que acollia els accessos a l'edifici per tres portals —als qual s'hi accedia a través de graons—des de la futura plaça pública. Totes les obertures presentaven arc de mig punt. El coronava una teulada a dues vessants el carener de la qual situava de manera perpendicular a la línia de les vies. Se li adossaven, a cada banda, uns cossos laterals, més estrets, de planta baixa i primer pis. En aquests, les teulades, també de dues vessants, tenien el carenat paral·lel a la línia de les vies. Les obertures del primer pis, aquí, es remataven amb llinda. L'edifici no presentava cap concessió decorativa, més enllà de l'escut de la Societat que presidia el pinyó del cos central. La façana es revestia amb estuc pintat i amb un sòcol de paredat, i havia de complementar-se, per la de la banda de l'andana, amb una marquesina metàl·lica.

¹⁰⁹⁵ *Apeadero de Ribas Depósito de máquinas y cochera. Memoria*. FGC Fons FMGP [1014/01].

¹⁰⁹⁶ En el projecte s'hi descobreix un classicisme molt significatiu en la composició dels habitatges, especialment visible en les característiques dels espais dedicats a la neteja i la higiene. Font: *Apeadero de Ribas. Planos*. FGC Fons FMGP [1014/06].

¹⁰⁹⁷ Possiblement, els olis i greixos es disposaven prop de la caldera de calefacció per evitar-ne la congelació durant l'hivern. Font: *Apeadero de Ribas. Memoria*. FGC Fons FMGP [1014/04].

L'arquitecte Josep Riera Reguer va presentar un projecte que du la data de 20 de novembre de 1929¹⁰⁹⁸. Molt probablement, la proposta de Riera Reguer va oferir-la a FMGP l'empresa concessionària de les obres de la línia, la societat Pallás y Gamandé. La relació de l'arquitecte amb el contractista no era fortuïta, no endebades tenia un vincle familiar estret amb un dels socis de la firma i passava per ser el primer arquitecte titulat a la comarca¹⁰⁹⁹. La proposta de Riera constituïa una tímida superposició arquitectònica en un continent que havia estat dibuixat prèviament —el projecte que considerem *d'enginyer* que havia estat aprovat per la Divisió Inspectoral i que hem descrit anteriorment— que recollia alguns dels estilemes predominants del moviment regionalista que l'arquitecte no abandonaria mai¹¹⁰⁰. Tan és així que mantenia la volumetria i la disposició prevista dels elements, tot i que en una segona proposta va rebaixar l'edificabilitat, reduint el volum del cos central, quan es devia decidir que no calia que l'estació incorporés dos habitatges. Ressegua, doncs, del projecte visat, el ritme dels volums i de les obertures, la disposició dels careners i la sortida porticada a la plaça pública. És precisament en aquest àmbit on Riera substituïa els pilars previstos en el projecte previ per columnes dòriques i hi remarcava els arcs. Al pinyó ressitua l'emblema de la companyia per encabir-hi una triple obertura, dividida per mainells, de reminiscències pairals. Les façanes les presentava arrebossades, com era costum a Ribes, per protegir-les dels rigors del fred i de la pluja. La supressió del segon pis, determinada segurament pels enginyers de la Societat, va obligar-lo a proposar una distribució renovada dels espais interiors de l'edifici, tot i que fa la sensació que va limitar-se a encaixar la proposta inicial en la solució final, sense aportar res de nou. Perquè acceptava la inclusió d'una marquesina metàl·lica adossada a la façana de l'edifici, Riera no aconseguia desempallegar la seva proposta arquitectònica de les condicions que li imposava la doctrina de l'enginyer. Potser aquest va ser el motiu pel qual aquesta proposta

¹⁰⁹⁸ *Apedero de Ribas*. FGC Fons FMGP [1014/07].

¹⁰⁹⁹ “Ha acabat brillantment la carrera d'arquitectura, el jove Josep Riera Reguer, fill del contractista d'obres d'aquest poble, senyor Joan Riera Pallás. Tanmateix, resulta un gran avantatge per la nostra comarca que un fill d'aquesta exerceixi una carrera de la qual fins ara es trobava mancada. A mitjans mes actual sortirà amb alguns companys de viatge d'estudis pel Nord d'Espanya.” *La Veu de Catalunya*, 13 de juliol de 1927. També a *La Vanguardia*, 12 de juliol de 1927 (en castellà).

¹¹⁰⁰ Josep Riera i Reguer (Sant Julià de Vilatorrada, 1903; t.1927; Barcelona, 1994) va exercir d'arquitecte municipal a Ripoll i a Manlleu. Autor d'una nombrosa producció al Ripollès (Ripoll, Campdevànol, Ribes de Freser, Sant Joan de les Abadesses, Camprodon...). A Ribes va projectar diferents habitatges, dels quals es van construir els xalets Sau I i II i Els Pibets (1934). El 1929 va esdevenir director de l'Escola d'Arts i Oficis de Ripoll. Durant el franquisme va assumir diferents càrrecs polítics a l'Ajuntament de Ripoll.

va ser descartada. El conseller delegat de FMGP, Josep Rogent, devia voler alguna altra cosa i la hi va demanar a l'arquitecte Raimon Duran i Reynals¹¹⁰¹.

El mes de març de 1931, la revista *Mirador*, va publicar un reportatge en què s'hi explicava que «en arribar a l'estació de Ribes-Vila baixàrem a admirar l'edifici bellíssim, projectat per l'arquitecte Duran-Reynals»¹¹⁰². L'edifici havia assolit, doncs, l'objectiu de remarcar la bellesa del ferrocarril i del paisatge. Als anys trenta Raimon Duran i Reynals va desenvolupar una producció que Antonio Pizza ha qualificat de «verídica i convincent, en què els residus de les composicions noucentistes es destil·laven per esdevenir unes inèdites modularitats»¹¹⁰³. La col·laboració que l'arquitecte va establir amb la companyia FMGP havia d'anar molt més enllà del projecte de les estacions del tren, perquè se li va encarregar el projecte d'un hotel de muntanya al Pla dels Eugassers, la memòria i el pressupost del qual s'ha conservat.¹¹⁰⁴ Ens resulta indubtable que la personalitat de l'arquitecte els encaixava com anell al dit¹¹⁰⁵. A més, es trobava familiaritzat amb el territori de muntanya després que havia projectat l'escorxador municipal de Ribes, en

¹¹⁰¹ Raimon Duran i Reynals (Barcelona, 1895-t.1926-Barcelona, 1966) «no es trobà compromès amb un determinat estil o en la recerca d'una hipotètica modernitat; utilitzà els estils, o millor dir, les diverses "maniere" que ell va anar elaborant, segons el client, el lloc, el moment, el tipus de construcció a projectar, etc. Aquesta actitud eclèctica i, per tant, la llibertat amb què incorpora a la seva arquitectura els suggeriments més diversos: classicisme florentí, el georgià anglès, l'eclecticisme americà del segle XX, l'arquitectura tradicional o popular catalana, etc., [...] és un arquitecte molt poc preocupat per aspectes teòrics o ideològics, que per això és molt més permeable a la influència d'un estil funcionalista entès com una possibilitat de més, però que sempre va estar molt allunyat de l'ortodòxia del moviment modern». J. TARRÚS GALTER «Duran i Reynals: clàssic i eclèctic», *Quaderns d'arquitectura i urbanisme*, 150, 1982, p. 31-50; Per a l'obra de Raimon Duran i Reynals vegeu: J.M. ROVIRA, «[Noucentisme: la arquitectura y la ciudad] Raimon Duran i Reynals o la soledad de un corredor de fondo», *Cuadernos de arquitectura y urbanismo*, 113 (Serie Archivo Histórico n. 6) (1976). p. 57-63; J.M. ROVIRA, *Centenari Raimon Duran i Reynals (1895-1995)*. Barcelona, Departament de Cultura, Generalitat de Catalunya, 1995; J. GARNICA, Raimon Duran i Reynals (1895-T.1926-1966). a *Anys 30: La tradició renovada*, eds. A. Pizza; J.M. Rovira, Barcelona, Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, 1999, p. 73-95.

¹¹⁰² M. SERRET, «Un diumenge a la Vall de Núria», *Mirador*, 110 (12 de març de 1931). p. 8.

¹¹⁰³ A. PIZZA, *Barcelona 1929-1936: il ponte incompiuto dell'architettura*, Tesi Doctoral, Universitat Politècnica de Catalunya, 1989.

¹¹⁰⁴ El projecte de l'hotel de muntanya diferenciat del Santuari va ser un dels pilars en què FMGP va fonamentar la construcció del cremallera de Núria, la qual cosa va quedar estipulada contractualment amb el bisbe d'Urgell, Justí Guitart. Des de 1928 havia previst de finançar-lo amb les bestretes reemborsables del PNT, que no va aconseguir. Els grans desviaments pressupostaris en la construcció de la línia, els pagaments al bisbe per a la conclusió del Santuari i el canvi radical en l'escenari econòmic i social internacional van frustrar-ne la construcció. Llavors, FMGP forçaria el bisbe Guitart perquè acceptés la transformació d'una part de les hostatgeries del Santuari en hotel, la qual cosa va aconseguir el març de 1931 després d'una negociació difícil que va requerir de l'autorització de Roma. L'Hotel Núria obriria les portes l'estiu de 1931. Sorprenentment, el 1943 es tornaria a presentar un pressupost actualitzat per executar l'antic projecte de Duran i Reynals, però finalment no tiraria endavant i cauria en l'oblit. El fons documental conté nombroses referències a l'afer (a: FGC Fons FMGP [11003/08]; [9008/01]; [7004/03]; [3005/01]; [3005/05]). També es poden trobar a la premsa de l'època.

¹¹⁰⁵ Val la pena afegir, a més, que Estanislau Duran i Reynals, germà de Raimon, havia col·laborat amb FMGP el 1923 en un afer d'elevada responsabilitat i resultava ser íntim amic i col·laborador d'Elies Rogent Massó, fill de Josep Rogent Pedrosa.

col·laboració amb l'enginyer Cèsar Molinas (1927)¹¹⁰⁶, i l'escola Abadessa Emma, a Sant Joan de les Abadesses (1930-1935)¹¹⁰⁷.

Amb l'estació de Ribes-Vila Duran i Reynals aconseguí que l'edifici reproduïx una abstracció dels principals arguments de l'arquitectura de molt alta muntanya. Ho fa a través de l'ús de la pedra carejada a les façanes, de les cobertes de pissarra —amb llucanes—, amb la dimensió i el ritme de les obertures i per la inclusió d'una galeria al primer pis en què substitueix les columnes per pilars vuitavats. Uns elements constructius que defensaria com a propis del país¹¹⁰⁸. Quan va resoldre l'embolcall, els interiors es podien disposar a la conveniència de les necessitats estipulades, és a dir, de lloc de pas, de treball i d'habitatge. Unes solucions que va utilitzar per dur l'edifici per un camí molt diferent del que havia estat marcat en els altres projectes descrits més amunt, pel que havia fressat en el Palau de les Arts Gràfiques o en el vestíbul de l'Estació de França, a Barcelona, on resultaven ben visibles les influències del viatge que havia fet a Florència amb Nicolau Maria Rubió i Tudurí i Ramon Reventós, per estudiar les obres de Brunelleschi¹¹⁰⁹.

Particularment brillant ens resulta la manera com es desfà de la cotilla formal que l'enginyer imposava a l'edifici a partir de les condicions aprovades per al projecte inicial. A diferència del seguidisme de Riera Reguer, Duran i Reynals gairebé va unificar els

¹¹⁰⁶ Sobre la construcció de l'escorxador es conserva un interessant informe de l'arquitecte municipal de Ribes de Freser, Josep Danés i Torras, en què defensa els interessos municipals davant d'unes despeses de construcció que considerava que havien estat inflades artificialment per part de l'enginyer Molinas. ACRI Fons Ribes [Actes de Secretaria].

¹¹⁰⁷ «Possiblement, l'Escola de l'Abadessa Emma és l'obra de Duran que traspua l'experiència italiana d'una manera més clara. Es tracta, doncs, d'un edifici neorenaixentista format per tres cossos comunicats, internament, per un espai central de gran elegància. L'accés es fa a través d'un porxo, damunt del qual, amb lletres esgrafiades, hi ha la llegenda «Escoles de la Generalitat». Més amunt de la teulada del porxo, a l'exterior, a banda i banda de l'òcul d'una aula, hi ha les restes, molt desgastades i gairebé inapreciables, de dos frescos del pintor Josep Obiols. La composició de les façanes formen una sèrie d'arcades de terracota, en les quals s'hi combinen els porxos, les finestres i els murs cecs. En un extrem dels cossos hi ha un espai porticat a la manera de petit claustre obert en dues de les seves bandes. Es tracta d'una peça que troba la inspiració en les pintures de Fra Angelico. En la composició interior de l'edifici es demostra el domini que Duran tenia de l'espai, tant per la distribució com per l'enginy d'algunes solucions funcionals.» R. LACUESTA et al., *Mapa d'Arquitectura i Paisatge Urbà Noucentistes* (2019) Recurs web. <http://www.mapaarquitecturanoucentisme.org>.

¹¹⁰⁸ Les liquidacions de caixa en la construcció de la línia, durant el 1930, ens informen que la pissarra i la pedra del revestiment de les estacions van arribar amb tren, possiblement, d'Astorga, al nord d'Espanya. Font: *Apeadero de Ribas. Planos*. FGC Fons FMGP [1012/06].

¹¹⁰⁹ «L'ordre, la claredat en la composició, el classicisme i la poètica, vistos des de la nostra perspectiva històrica del fenomen del Renaixement Italià, especialment de radicació Florentina, eren les coordenades en què es fixaven els límits dels projectes, fossin urbans o rurals; i en aquests últims crec que la puresa d'un Fra Angèlic tenia una gran influència i que el xiprer toscà n'era un complement imprescindible», J. PRATMARSÓ, «Raimon Duran i Reynals, arquitecte», *Quaderns d'arquitectura i urbanisme*, 150 (1982). p. 20-22.

volums de l'edifici i va capgirar-lo cent vuitanta graus per ressituar la porxada, que passava de la plaça pública a l'andana. Una porxada en què, novament, va substituir les previsibles columnes per pilars i va concentrar uns reminiscències brunelleschianes en les voltes bufades de l'interior, com havia fet en l'escola Abadessa Emma, a Camprodon, o en la Casa Duran i Reynals, a S'Agaró. Al damunt, hi situava una galeria que reblava el caràcter arquitectònic de la façana. Naturalment, la marquesina metàl·lica prevista per l'enginyer resultava del tot innecessària.

El baixador de Queralbs¹¹¹⁰

El petit baixador de Queralbs va viure, també, la seva particular peripècia des del primer projecte que es va presentar fins a la concreció final de l'edifici, que també signaria Duran i Reynals. El 1930 Queralbs tenia 486 habitants i distava molt de ser un centre d'estiueig i un enclavament fabril, com ho era Ribes. La decisió de fer parar-hi el tren cal buscar-la en els compromisos que es van adquirir per aconseguir els terrenys que calia travessar per arribar a la destinació del Santuari i, també, en la possibilitat que el petit poble de muntanya esdevingués el solar de futures especulacions immobiliàries. L'estació del ferrocarril i la subestació elèctrica de Queralbs van construir-se en uns terrenys que el bisbat d'Urgell posseïa a tocar del poble i que va cedir gratuïtament a FMGP¹¹¹¹.

En el projecte inicial, que havia estat presentat a la 2a Divisió Inspectora el 3 de gener de 1929 l'edifici de viatgers havia estat previst en un mal lloc. «Ha saltado a la vista que [...] enclavado en una trinchera profunda resultaria lóbrego y húmedo», es defensava en un annex a la memòria que justificava la modificació. A més, la ubicació prevista condicionava la necessitat de fer grans moviments de terra i onerosos murs de sosteniment. S'hi afegia que només s'hi podria accedir a través d'una escala. Finalment, quan es va d'haver d'executar l'obra, les dificultats i el desavantatge de la posició triada van aconsellar fer una profunda revisió del plantejament original i es va modificar el lloc que havia d'ocupar l'edifici de viatgers, invertint-ne la posició, que amb el moviment va passar a situar-se a la banda dreta de la línia del ferrocarril, en sentit ascendent, la qual cosa va fer, de retruc, que la segona via es desplaçés a l'esquerra de la via general. Així mateix, es van modificar les dimensions de l'edifici, que va guanyar en amplitud, i es va

¹¹¹⁰ Veure Apèndix 1: Imatges 47-51.

¹¹¹¹ *Documentos con autoridades eclesiásticas del Valle de Nuria*. FGC Fons FMGP [4009/02].

millorar l'accés, que es podria fer directament des de la carretera que, en l'esmentada memòria, es presentava com la «de Ribas a Nuria».

Com en el cas de Ribes, hi va haver diferents propostes prèvies a la concreció física de l'edifici. La primera, la que podem atribuir als enginyers de la companyia, dibuixava un edifici de planta quadrada de nou metres de costat que havia d'acollir les dependències funcionals del servei del ferrocarril i l'habitatge del cap d'estació. Presentava un gran nombre d'obertures que reflectien la disposició interior i que es remataven amb arc de mig punt a la planta baixa i amb llinda al primer pis. La teulada adoptava la forma de «bec de pardal», les façanes es preveïen arrebossades i els escaires rebien unes motlures que pretenien emfasitzar la solidesa de la construcció. Finalment, el pinyó que resultava de la disposició de la teulada es decorava amb l'emblema de la companyia. Hi va haver, també, un projecte que podem atribuir a l'arquitecte Josep Riera Reguer en què la característica més prominent consistia en una teulada composta amb uns pendents molt pronunciats, la qual cosa donava com a resultat quatre pinyons, un a cada façana, amb uns ràfecs que sobresortien i que se sostenien sobre permòdols de fusta. Les obertures, n'hi havia amb llinda i amb arc, es decoraven amb emmarcaments i ampits prominents. Les façanes eren arrebossades i en les arestes s'hi aplicaven unes motlures que arrencaven del sòcol que circumdava l'edifici. Finalment, es va construir la proposta de Raimon Duran i Reynals, que té una gran importància pel fet que sostenim que havia de servir de model per a les futures construccions *alpines* del municipi de Queralbs, i procedirem a argumentar-ho vinculant-la a l'anàlisi de l'arquitectura local que va fer Alexandre Cirici Pellicer.

El 1985 Alexandre Cirici va publicar un extens catàleg d'edificacions tradicionals de la vila de Queralbs. L'arquitectura local es reconeixia en les teulades de llicorella i pissarra de to gris clar, a diferència de Ribes, en què hi predominava la teula àrab. Però també en les façanes arrebossades per protegir els edificis del rigor del clima muntanyenc. Cirici afirmava que entre les construccions de la segona meitat del segle XX s'hi revelava el predomini de la teulada de pissarra importada d'Astorga i de les façanes de còdols, amb llargues pedres ajagudes, «especialment les triades per a les cantoneres». Ara bé, considerava que «aquesta aparença dominant no és realment tradicional sinó que, en gran part, és filla del fet que, els anys quaranta, l'acció d'un estiuejant, Miquel Albareda, esquiador i viatger freqüent als Alps, que va comprar i restaurar moltes cases del poble,

va tenir tendència a donar un caràcter alpí a les construccions»¹¹¹². En una revisió crítica, Joaquim M. Puigvert ha posat de manifest que a la Vall de Ribes «aquest procés [...] havia començat, en rigor, ja abans de la Guerra Civil, de la mà de Josep Danés i d'altres arquitectes de la seva generació, i va donar lloc a unes intervencions arquitectòniques que són una clara invitació a excursionistes, turistes i esquiadors a descodificar el paisatge pirinenc contemplat a partir del mirall arquitectònic i paisatgístic alpí»¹¹¹³.

És en aquesta tessitura que pren relleu l'edifici del baixador de Queralbs, perquè representa la primera incursió al municipi d'aquesta arquitectura que reinterpreta el paisatge en clau alpina. Fins i tot, cal considerar que aplanava el camí a unes intervencions arquitectòniques —les que descrivia Cirici, posteriors a la Guerra Civil— de les quals els interessos de la companyia del ferrocarril no en van ser del tot aliens. No endebades, alguna de les il·lustracions de Duran i Reynals per al baixador el presenten com un xalet, envoltat d'arbres esvelts, sense que s'hi identifiqui la funció que relacionava l'edifici amb els trens. Perquè com hem apuntat més amunt, la construcció del ferrocarril de muntanya anava acompanyada de les esperances dels promotors per generar un gran negoci turístic que, de ben segur, havia de dur a terme el lucratiu negoci immobiliari¹¹¹⁴. Unes esperances especulatives que també l'Ajuntament de Queralbs voldria materialitzar apressadament a partir de 1932. Per tant, com havia estat posat en pràctica a la rodalia de Barcelona per la *Catalonia Land*, quan la construcció de les estacions noucentistes de la línia del Vallès de *Ferrocarriles de Cataluña*, a partir de 1917¹¹¹⁵, el projecte de l'edifici del baixador de Queralbs esdevenia el 1930 la definició d'un programa arquitectònic d'urbanització que, en aquest cas, havia d'escampar-se per la vall, fins al Santuari de Núria, després que la Societat havia publicitat a la premsa, a partir del 1928, entre altres accions, «la construcció de chalets en el valle».¹¹¹⁶

¹¹¹² CIRICI PELLICER, A. (1985). «L'arquitectura a Queralbs», a *Queralbs*, Montblanc-Martín, Centre Excursionista de Catalunya, p. 245.

¹¹¹³ PUIGVERT, *Josep Danés...*, p. 103.

¹¹¹⁴ La Societat ambicionava sense ambages el negoci immobiliari a la vall, com es desprèn de l'anotació que conté la justificació del projecte del baixador de Rialp, del 1931, «donde en verano se reúne una respetable colonia veraniega y que reúne incomparables condiciones para la edificación de numerosos chalets». Font: *Proyecto de apeadero en Rialp. Memoria*. FGC Fons FMGP [2002/11].

¹¹¹⁵ «Així, doncs, les estacions de Les Planes, de La Floresta-Pearson, de Valldoreix, de Les Fonts, de Sant Quirze i de Bella-Terra no serien res més que una casa més del suburbi jardí, una casa d'estiueig o una casa d'aquelles classes mitjanes que començaven a abandonar l'Eixample, una casa que proposava i celebrava la ciutat jardí noucentista». Font: GRAUS, «Arquitectures noucentistes...», p. 192.

¹¹¹⁶ El 31 d'octubre de 1930 FMGP va adquirir el Pla de la Font, un terreny d'unes 0,8 ha que pressuposem que tocava amb els que ocupava l'estació. No sabem amb quina finalitat el va comprar, tot i que vistes les ambicions dels promotors de la Societat en el negoci immobiliari no seria molt desencertat jutjar que perseguïen la urbanització del lloc. Pel solar van pagar-se 8.500 ptes. Pel fet que els terrenys havien estat

Perquè, naturalment, en l'edifici de viatgers de l'estació de Queralbs, de Duran i Reynals, hi identifiquem «els còdols ajaguts, especialment a les cantoneres», la teulada de pissarra importada i les façanes de paredat carejat relligat amb ciment que removien la consciència de Cirici. Perquè, a més, es mostra desacomplexadament com una construcció contemporània que, com s'apreciava en la singular disposició i ritme de les obertures (actualment modificades), es postulava com un lloc a habitar a les portes del poble de muntanya. No endebades, els dibuixos de l'arquitecte també mostren el fum que s'enlaira des de la xemeneia de la casa. Per al viatger, l'atractiva pell de l'edifici constituïa una promesa, una il·lusió del que anava a representar quan prenia el tren, camí dels cims i de les neus.

L'estació de Núria¹¹¹⁷

Al final del trajecte, a Núria, les coses van anar diferent. La superposició de les múltiples ambicions que havien estat expressades per atraure-hi visitants fa difícil treure l'entrellat dels projectes d'estació que es devien debatre, i la finalitat que tenien els uns i els altres. Amb tot, el fet més rellevant és que fins el 1953 el Santuari no va comptar amb una estació definitiva i llavors, quan es va construir, la seva fesomia va fer present la distància a la qual es trobaven les esperances dels promotors de postguerra, amb les de vint-i-cinc anys enrere.

Després del viatge inaugural del tren, el març de 1931, *La Vanguardia*, informava que «hasta ahora, hay ya construidas dos estaciones. Ribas-Villa y la de Caralps. La de enlace con los Ferrocarriles transpirenaicos es todavía provisional y la de Nuria, situada a dos mil metros de altura, se construirá definitivamente el próximo verano y estará unida al Santuario por un puente de madera cubierto, de más de veinte metros de longitud»¹¹¹⁸.

L'estiu va arribar i les obres de l'estació no van començar. El projecte inicial, d'agost de 1930, havia estat aprovat per la inspecció tècnica de ferrocarrils el 15 de febrer de 1931, tot i que hi prescrivia algunes modificacions —millores en l'eficàcia de la teulada, en l'evacuació de les aigües pluvials i en l'aïllament de portes i finestres— que

adquirits amb una autorització verbal feta a Àngel Alfonso de Luna, el 1932 es va procedir a la regularització del títol de propietat. Font: *Llibre d'Actes del Consell d'Administració*. Sessió de 9 de desembre de 1932. FGC Fons FMGP [9008/01]

¹¹¹⁷ Veure Apèndix 1: Imatges 52-56.

¹¹¹⁸ *La Vanguardia*, 24 de març de 1931.

van motivar la redacció d'un segon projecte, ampliat, que no seria aprovat fins el 15 de març de 1932. Però l'estació tampoc no es va aixecar llavors.

A diferència del que havia succeït en els projectes de les altres estacions de la línia, en què l'organisme supervisor havia aprovat un projecte i FMGP n'havia dut a terme un altre, després de decidir entre diferents opcions, en el cas de l'estació de Núria la Societat havia presentat en primera instància la proposta de l'arquitecte Josep Danés per a l'edifici de viatgers, la coberta de l'andana i el pont d'unió amb el Santuari, amb la intenció de fer-la realitat. La voluntat de donar continuïtat estilística als edificis que l'arquitecte havia projectat per al Santuari de Núria, i que es construïen al mateix temps que el ferrocarril, devia moure Justí Guitart, bisbe d'Urgell, i Josep Rogent, conseller delegat d'FMGP, a un acord sobre la fesomia de l'estació, tot i que com prescrivien les normatives en vigor, la memòria del projecte la signaria l'enginyer en cap de la construcció de la línia, Montserrat Fenech.

El pla general de l'estació comprenia un edifici de viatgers, tres vies i dues andanes. L'edifici de viatgers havia de mesurar vint-i-quatre metres de llarg per nou d'ample, i constaria de planta baixa, primer pis i golfes. Les andanes havien de mesurar un centenar de metres. Les vies 1 i 2 disposarien d'un cobriment fet de fusta, a dues vessants, de cinquanta metres de longitud que, a més de fer possible un accés cobert a l'edifici de viatgers, havia de servir d'abric per als trens que fos necessari deixar a Núria durant el període que no fessin servei. La via 3 donava accés a un moll de mercaderies, en l'extrem del qual s'hi disposava un petit magatzem. S'hi preveia, encara, un pont cobert que uniria directament l'edifici de viatgers amb el Santuari per salvar el torrent de Coma d'Eina, a més del que ja existia, per protegir el pas dels viatgers al Santuari i viceversa¹¹¹⁹. El pont no era només una condició pràctica derivada de la particular situació dels metres finals de la línia, sinó que responia a l'ideal de l'accés a la vila alpina com havia estat consagrada per *le Village Alpin* a l'Exposició Universal de París, el 1900.¹¹²⁰ En la memòria s'hi afirmava que «se ha procurado armonizar la construcción de montaña

¹¹¹⁹ «[...] en el cual se ha buscado, además de la comodidad del viajero, el mejor efecto estético entonado con el ambiente». Font: *Ferrocarril de Ribas del Freser al Santuario de Nuestra Señora de Nuria*. 3^a Sección. *Estación de Nuria*. Informe revisat per la 2a Divisió Inspectora de Ferrocarrils, Agost de 1930. FGC Fons FMGP [2008/01].

¹¹²⁰ A més, de resultes de l'èxit en l'exposició el pont de fusta suís havia esdevingut el reclam gràfic d'una coneguda marca de xocolatines. VIGATO, J. C., (1994). *L'architecture regionaliste. France, 1890-1950*, Paris, Norma, p.28.

con las construcciones colindantes», en una al·lusió prou clara a l'arquitectura del Santuari¹¹²¹.

Les condicions generals prescrites pels enginyers de la Societat per a l'edifici de viatgers de l'estació de Núria, a les quals va haver-se de subjectar Josep Danés, eren fonamentalment les mateixes que havien hagut d'acceptar Riera Reguer i Duran i Reynals en les seves propostes per a Ribes-Vila. Així, s'hi repetien les set obertures per planta, en les façanes llargues, i la teulada a quatre vessants, amb llucanes, però s'hi introduïa una modificació en la façana nord, de nou metres d'amplada, en què el parell de finestrals de la façana sud es limitaven a una petita finestra quadrangular que havia de servir per il·luminar la caixa de l'escala interior.

Per algun motiu que desconeixem, Danés va presentar dos projectes sensiblement diferents. En un primer moment, el 5 de maig de 1930, l'arquitecte va oferir a FMGP una primera proposta que es caracteritzava per unes façanes en què totes les obertures eren quadrangulars, amb finestrals emplaçats¹¹²². Aquests plànols permeten veure les primeres solucions, comunes, adoptades per a un altre dels requeriments del projecte, la coberta de les andanes i el pont que havia d'unir l'edifici de viatgers amb el Santuari que, també Puigvert, ha revelat que l'arquitecte prengué del pont de fusta de Lucerna¹¹²³. Finalment, l'onze de juliol de 1930 Danés presentaria una proposta definitiva a FMGP, que la Societat incorporaria a la memòria del projecte i entregaria, l'agost de 1930, a la 2a Divisió Inspectorada de Ferrocarril. El projecte seria aprovat el 30 de gener de 1931 amb prescripcions, algunes d'elles referides a l'edifici de viatgers.

La proposta definitiva de Danés mantenia, a diferència de les propostes que uns altres arquitectes havien fet per als edificis estació de la línia, el volum de l'edifici en un únic bloc a imitació dels edificis del Gran San Bernat que, com ha estat observat per Puigvert, l'inspiraven.¹¹²⁴ Ara bé, incorporava un canvi decisiu quan substituïa completament la solució prèviament presentada per a les obertures de la planta baixa. Apareixien, ara, obertures de dimensions més generoses i rematades amb arc de mig punt, emmarcades amb pedra ben escairada. Unes obertures que, en la façana oberta a les andanes resultaven portes de pas, i en la que s'obria al torrent constituïen, en part, un gran

¹¹²¹ *Estación de Nuria. Memoria*. FGC Fons FMGP [2008/01].

¹¹²² *Estación de Nuria. Memoria*. FGC Fons FMGP [2008/01].

¹¹²³ PUIGVERT, *Josep Danés...*, p. 112-113.

¹¹²⁴ El ritme i la dimensió de les finestres a les façanes recorda vivament els dels croquis de Danés, que aporta Puigvert. PUIGVERT, *Josep Danés...*, p. 114

emmarcament per a unes obertures de petites dimensions. Ara bé, el nombre i el ritme es mantenia, com en l'estació de Ribes-Vila, fixat pel programa dels enginyers. S'hi aprecia així mateix la concreció de la fesomia del pont de fusta que, en aquests moments, havia assolit el detall definitiu però que les dificultats financeres de la Societat només permetrien que es dugués a terme en part, renunciant-se, per economia, a les garites adossades als pilars¹¹²⁵.

Encara, el fons documental d'FMGP conserva un projecte sense signatura que demostra que la Societat va explorar la possibilitat de convertir l'edifici de viatgers de l'estació de Núria en un hotel, batejat per *Términus*, l'any 1930. Tot i que no s'ha localitzat cap memòria, ni pot ser atribuït a cap arquitecte per falta-hi les signatures, l'observació dels plànols permet considerar-li una capacitat per a una vintena de llits¹¹²⁶.

Però els anys van passar sense que l'edifici de viatgers de l'estació de Núria avancés més enllà dels fonaments. Des de 1931 la caòtica situació econòmica de la Societat —causada per l'encariment del pressupost de construcció i per la crisi econòmica, política i social, que van esfondrar la perspectiva d'assolir un nombre satisfactori de visitants al Santuari— bloquejava qualsevol possibilitat de completar l'edifici, malgrat que s'havia sol·licitat i obtingut del Govern un parell de pròrrogues. Sense cap edifici, quan el temps era dolent l'accés al Santuari podia arribar a fer-se desagradós. Llavors, per protegir els viatgers que hi arribaven es va prendre la determinació de desmuntar i traslladar el barracó que, al quilòmetre 10,5 de la línia, havia servit d'habitatge als obrers que treballaven en les obres de la tercera secció del ferrocarril. No hem localitzat els plànols d'aquest barracó, possiblement, perquè la seva primitiva construcció a peu d'obra —com també la seva definitiva reconstrucció— devia anar a càrrec del contractista Pallás y Gamandé.¹¹²⁷ El 1953, quan definitivament es va aprovar la construcció d'un nou edifici per a l'estació, es consignaria que el barracó «ha

¹¹²⁵ La construcció del pont de fusta va ser aprovada pel Consell d'Administració en sessió de 7 de setembre de 1932, com a conseqüència de l'informe que havia fet l'enginyer Montserrat Fenech sobre el mal estat de la passarel·la que s'hi havia instal·lat provisionalment. La fusta per al pont havia estat adquirida durant la construcció de la línia per un total de 20.000 ptes. i es trobava emmagatzemada a La Farga. Per aconseguir la màxima economia el programa constructiu es va reduir tant com va ser possible i en la construcció hi van treballar operaris de la Societat, inclosos dos revisors de la línia que, abans de treballar per a F.M.G.P., havien estat fusters. Amb aquests precedents el cost de construcció es va reduir de les 11.500 ptes. previstes, a 4.508,8, com a conseqüència, també, «de haberse sustituido materiales de mayor coste con otros a menor y que pueden tener el mismo resultados juicio de los técnicos consultados». FGC Fons FMGP [9008/01], Llibre d'actes del Consell d'Administració, Sessió de 7 de setembre de 1932; Sessió de 18 de gener de 1933.

¹¹²⁶ *Ampliaciones al proyecto de estación de Nuria. Memoria*. FGC Fons FMGP [2008/03].

¹¹²⁷ Malgrat l'intent que hem fet no hem pogut esbrinar si Pallás y Gamandé va deixar un fons documental.

resistido valientemente, durante más de veinte años, los fuertes vendavales que azotan la región de Nuria en el invierno»¹¹²⁸. L'estació definitiva que va construir-se a Núria va ser inaugurada el 20 de desembre de 1953. En l'acte protocol·lari el president d'FMGP, Francesc de Paula Gambús Rusca, va anunciar la imminent construcció del llac artificial i la compra que havia fet la companyia, perquè fos instal·lat a la basílica del Santuari, d'un orgue nou¹¹²⁹.

El projecte de la nova i definitiva estació de Núria havia estat aprovat l'agost de 1953, i la seva construcció —la premsa remarcava que s'havia fet en sis mesos— resultava d'una rapidesa desconeguda a la vall, encara més si es té present que la companyia sol·licitava un termini de tres anys per poder-la construir en prevenció que el mal temps els aturés les obres més d'una vegada. El nou edifici, del qual desconeixem l'autoria perquè la memòria la signava l'enginyer Fenech, el formava un cos central de planta baixa i primer pis i dos cossos laterals que ocupaven la superfície marcada pels primitius fonaments.¹¹³⁰ *La Vanguardia* en va dir que «es de airosa silueta, de estilo montañero y cubierta de la clásica pizarra del país, siendo su construcción de mampostería careada, con piedra labrada en arcos y oberturas y sostenida con jácenas de hormigón armado»¹¹³¹. Com es pot deduir, el nou edifici abandonava la uniformitat del volum original proposat per Danés el 1930 per un altre de desigual però més contingut, «a tono con las otras estaciones de la línea y con el propio Santuario»¹¹³². En definitiva, es tractava d'un edifici en què s'hi reproduïen de forma matussera alguna de les solucions adoptades per Duran i Reynals per a Ribes-Vila i Queralbs, com la pedra carejada i, sobretot, la porxada en la banda de l'andana de vies, però que defugia qualsevol compromís arquitectònic que era i és, precisament, el principal argument de les altres estacions de la línia.

¹¹²⁸]La informació sobre el barracó de fusta a: *Estación de Nuria. Memoria. Año 1953*. FGC Fons FMGP [2008/05].

¹¹²⁹ *Los Sitios*, 22 de desembre de 1953, p. 8.

¹¹³⁰ La construcció de l'edifici la va dur a terme Pallás y Gamadé. La direcció d'FMGP va valorar fins a tres projectes diferents, però no s'han localitzat els plànols de les propostes alternatives i bé podria ser que fossin les que havia presentat Josep Danés el 1930. Font: *Borradores actas*. FGC Fons FMGP [10002/01]

¹¹³¹ *La Vanguardia española*, 22 de desembre de 1953, p. 34.

¹¹³² *Proyecto de estación de Nuria. Memoria. Año 1953*. FGC Fons FMGP [2008/05].

A tall de conclusió

A través d'una selecció bibliogràfica el capítol aporta evidències que la relació dels arquitectes i l'arquitectura amb les estacions de ferrocarril va ser un fet tardà i no exempt de tensions amb els enginyers i l'enginyeria. Descobrim, doncs, que la penetració progressiva dels primers en el disseny dels edificis de viatgers de les estacions va tenir lloc a finals del segle XIX i singularment a les ciutats, on aquests edificis havien de competir en representativitat amb uns altres, que promovia l'esfera pública i privada. Més enllà de la ciutat l'aportació dels professionals de l'arquitectura a l'estació de ferrocarril va resultar un fet excepcional. A Catalunya, durant el primer terç del segle XX, es construïren vuit noves línies de ferrocarril. Alguns dels edificis revelen la presència de l'arquitecte, tot i que l'autoria encara ens és desconeguda. És el cas de les estacions de la línia del Vallès que Ferrocarriles de Cataluña va construir a partir de 1917, que ha estudiat Ramon Graus. També ho és el de les cinc estacions que la Compañía General de los Ferrocarriles Catalanes va construir d'Olesa a Manresa, entre 1922 i 1924. Però en els altres casos les companyies ferroviàries es van estimar més aprofitar antics projectes d'enginyer i reproduir-los, perquè van considerar que el lloc que havien d'ocupar els edificis de viatgers, sovint en la ruralia, no requerien de la mà de l'arquitecte. En aquestes circumstàncies la demostració que en la línia de Núria va existir un programa arquitectònic resulta un fet excepcional. La documentació que conté el fons de la societat d'FMGP demostra que van ser tinguts en compte diferents arquitectes per a la definició de la fesomia dels edificis de viatgers de les estacions de la línia, pel fet que no existien models previs per a l'alta muntanya, a Catalunya, i que calia desenvolupar-los en relació a les especificitats del lloc. Al fil del que ha escrit Jean Claude Vigato entenem que el regionalisme arquitectònic, que només posava una pell decorativa en un edifici ja concebut, s'ajustava perfectament a la dialèctica arquitecte-enginyer en l'estació de ferrocarril. Servia, també, els interessos dels promotors del ferrocarril, decididament involucrats en el procés de transformació material de les muntanyes de Catalunya, després que aquestes havien estat construïdes simbòlicament, en expressió de Francesc Roma, per assolir una mena de nou paradís polític i social. L'elecció final d'FMGP va recaure en els arquitectes Josep Danés i Torras i Raimon Duran i Reynals, però mentre l'edifici de viatgers que va projectar Danés, el de Núria, no es van construir mai, els de Duran i Reynals —Ribes Vila i Queraltó— s'edificarien durant l'estiu de 1930 i constitueixen, encara avui, un dels trets diferenciadors d'aquell ferrocarril.

Conclusions generals

Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes (FMGP) va ser una empresa ferroviària peculiar. Sempre va tenir present que el seu negoci era gairebé en exclusiva el transport de persones. Aquest detall la diferenciava de les altres empreses ferroviàries espanyoles, alhora que l'assimilava en aparença a tantes iniciatives semblants a la seva, les que havien enfilat els ferrocarrils als cims dels Alps.

Hem iniciat el treball amb la descripció de la manera en què es va fer present a Catalunya el model suís d'indústria dels forasters, a través de l'acció empresarial d'FMGP. La recerca aporta el resultat de l'anàlisi del projecte de Joaquim Carrera Sairol per un ferrocarril que unís l'estació de Monistrol amb el monestir de Montserrat i promogués uns aprofitaments culturals en la muntanya, que va presentar el 1877 i que va ser aprovat per les Corts el 1881, com el primer exemple conegut. Per aquest motiu ens hi hem entretingut, i en els frens i les palanques que va trobar la societat que el promovia, FMGP, que resulten imprescindibles de conèixer per a una millor comprensió del nostre objecte central d'estudi, el projecte que la mateixa Societat voldria dur a terme a Núria gairebé quaranta anys més endavant.

Hem explicat que els primers promotors no van aconseguir sortir-se'n en l'objectiu per dos motius primordials. El primer, perquè la lluita intestina entre els catòlics en aquells anys va emmetzinar les possibilitats d'una entesa entre FMGP i l'Església, la propietària i gestora, moral i material, del lloc. En segon terme, perquè la profunda crisi econòmica que va assolir el mercat borsari barceloní a partir de gener de 1882 va impedir l'aparició del capital necessari per dur les obres endavant en les condicions establertes en el projecte de construcció. Tanmateix, els promotors perseveraran i el 1889 aconseguiran el capital necessari per concloure-les, però amb uns diners que provenien de Suïssa. La característica catòlica dels homes de negoci suïssos que van involucrar-se en l'afer del

ferrocarril a Montserrat ens ha fet considerar que aquests no observaven cap contradicció entre la peculiaritat religiosa del monestir i l'encaix del seu model empresarial. Perquè, al capdavant, el model que volien aplicar encaixava perfectament en el de les manifestacions massives que el catolicisme duia a terme en aquells anys, que eren la demostració de la seva força per oposar-la a l'avanç del pensament laic en l'estat liberal. Tanmateix, aquelles lluites entre els sectors integristes i conciliadors del catolicisme que acabem d'esmentar, especialment virulentes a Catalunya, van tenir per resultat que el Montserrat de masses catòliques que havien esperat trobar els nous inversors per fer lucratiu el negoci va mudar en un altre de colles parroquials compostes per obrers.

El ferrocarril a Montserrat va ser inaugurat el 6 d'octubre de 1892. Malgrat que l'explotació del cremallera havia estat qualificada d'exitosa per la bibliografia hem demostrat que no va anar així i que FMGP va estar durant uns anys assetjada pels problemes financers per la debilitat en els ingressos, en la demanda de viatges. Perquè no pot assimilar-se l'aparició d'un model turístic amb l'existència de la demanda turística que el satisfaci. Però finalment el negoci va arrencar. Ho va fer a partir de la primera desena del segle XX. L'arrencada va ser conseqüència de la dissolució dels nusos que l'havien frenat: el sector integrista de l'Església catalana que s'havia escindit del Carlisme més recalcitrant havia encertat en la incardinació dels seus dirigents amb els de la classe política local que, al mateix temps, havien desplaçat el suport que proporcionava els partits dinàstics espanyols vers els regionalistes conservadors, a La Lliga Regionalista. La tessitura va facilitar un Montserrat que exercís l'imperi de la fe catòlica que li havia estat previst per Josep Torras i Bages, a través de la mà executora de l'abat Antoni M Marcet Poal. L'escenari polític, social i econòmic favorable consolidaria la demanda turístico-religiosa i faria que FMGP concebés unes primeres millores en el seu ferrocarril i un nou projecte que l'havia de fer arribar al cim de Sant Jeroni. Les iniciatives van donar lloc a la reacció de l'abat de Montserrat que, sense oposar-s'hi, va dilatar la decisió d'autoritzar-lo. L'esclat de la I Guerra Mundial afavoriria l'estratègia de Marcet i perjudicaria seriosament la posició econòmica dels gestors suïssos, que perdrien la força necessària per satisfer les ambicions amb què s'havia expressat la Societat. En acabat el conflicte bèl·lic no seria FMGP sinó una altra societat, CAFA, dirigida per homes de confiança de Marcet, la que duria a terme el projecte d'ampliació, després de mudar-ne les condicions per convertir-lo en un funicular a Sant Joan. D'aquella conxorxa se'n derivaria, el 1923, la compra d'un paquet majoritari d'accions d'FMGP que la retornaria

a mans «catòliques i catalanes», a uns homes que constituïen el vector del catolicisme social a Catalunya. Amb la maniobra l'abat de Montserrat s'assegurava el control dels accessos a la muntanya i enfortia l'exclusivitat en la gestió del símbol moral i material. A partir d'aquest moment el model suís d'indústria de forasters, en la seva aplicació a les muntanyes de Catalunya, esdevindria una joguina en mans dels dirigents del catolicisme social.

Marcet va recolzar la seva ambició en l'acció d'uns homes que li eren afins. Ben aviat, aquests van considerar que l'imperialisme de Montserrat podria reproduir-se en unes altres muntanyes per fer de Catalunya una pàtria encara més decididament cristiana. En aquest punt hem volgut reconèixer la importància de les muntanyes per al nacionalisme català. Ho hem fet a partir de la potència persuasiva de les construccions literàries. Les hem observades en la poesia ruralista de la Renaixença i en el seu millor exponent, Jacint Verdaguer, per comprendre l'abast del fenomen. Seguidament, per entendre la relació entre la construcció simbòlica i la material, és a dir, l'aplicació d'un model d'explotació dels visitants, hem argumentat que l'excursionisme va tenir un paper rellevant com a corretja de transmissió entre ambdues visions. Els excursionistes, guiats per les potents imatges literàries, van anar a les muntanyes i van retornar a la ciutat després que van donar per bona la construcció simbòlica. Llavors la van transmetre amplificada als seus conciutadans. A través de la contemplació de la muntanya i d'una arquitectura religiosa que s'hi entrellaçava i que clavava les arrels en el passat medieval idealitzat, també, per la literatura, els excursionistes arribaven al convenciment que els cims agombolaven el bressol de la pàtria catalana. Hem defensat que, com havia passat amb el Swiss Alpin Club i el Club Alpin Français, el dilema entre la preservació del símbol i l'aprofitament material va fracturar la unitat excursionista, que no es tornaria a trobar fins el 1891, amb la fundació del Centre Excursionista de Catalunya (CEC), quan considerarien que ambdós aprofitaments eren compatibles i beneficiosos.

Quan hem determinat la importància de la muntanya per al nacionalisme i la seva relació amb els projectes d'FMGP, hem volgut conèixer els homes de negoci propers a l'abat Marcet, els «catòlics i catalans» que havien adquirit la Societat el 1923. En aquest punt hem topat amb la dificultat de la falta d'estudis sobre els col·lectius professionals, que ens enterbolia l'establiment d'uns lligams fermes. Amb tot, hem pogut reconstruir la nòmina dels personatges i assimilar-los al grup que va donar lloc a Catalunya al catolicisme social. Però també i amb preferència, al grup d'advocats que desenganyats de

la política dinàstica de la Restauració van decidir-se a fer política des del regionalisme. Per afinar més la qüestió hem parat una atenció particular en Josep Rogent Pedrosa, que va ser l'ànima del projecte d'FMGP a Núria fins la seva defenestració el 1931.

Ara bé, aquella concòrdia catòlic-burguesa que havia prefigurat els valors del catalanisme i que havia assignat a les muntanyes propietats morals regeneradores va patir un bon sotrac quan la ideologia que els sostenia va ser esbandida del poder polític per la força d'un directori militar, el setembre de 1924. Llavors s'iniciaria per a la Societat i els seus projectes un període conflictiu perquè els seus gestors van decidir de guardar-se la carta del catalanisme a la butxaca per beneficiar-se de les bones perspectives de negoci que els oferia la conjuntura econòmica, marcadament especulativa, que interpretava el turisme com un vector de creixement econòmic. De resultes, sembla que va trencar-se l'equilibri del model suïss, a Montserrat, en l'adaptació que n'havien fet els dirigents del catolicisme social català perquè les muntanyes fossin al mateix temps una destinació moral i un negoci turístic del qual ells en tinguessin el cademat per controlar-ne la forma i l'accés. Però el basculament cap a un model de negoci merament especulatiu que introduïa la nova conjuntura política i econòmica no va tenir cap efecte negatiu en el compte d'exploració d'FMGP, més enllà d'entebolir les relacions entre la Societat i l'abat Marcet. Montserrat va prosseguir incrementant els visitants, animat per les cada vegada més nombroses colles parroquials. Les colles augmentaven farcides d'uns romeus el perfil dels quals es tornava més complex i feia compatible la satisfacció del deure catòlic amb el gaudi del paisatge. El creixement va ser consistent i continuat fins el 1929. Una situació semblant va fer pensar els gestors d'FMGP que els negocis turístics amb la fe catòlica pel mig resultaven pràcticament indestructibles. Va ser aquest convenciment el que va dur-los a projectar un vast pla d'inversions a Núria per multiplicar el doble benefici, el moral i el turístic.

El projecte de Núria tiraria endavant i la inauguració de la línia tindria lloc el 22 de març de 1931. Ben aviat, però, un altre canvi polític de transcendència meridiana sacsejaria el país: la proclamació de la República. Amb la República els promotors de Núria s'adonarien que hi havia uns altres catalans, els republicans, que també consideraven la muntanya un paradís moral. En un llunyà 1880 Valentí Almirall havia tornat d'un viatge a Suïssa i havia defensat la necessitat que a Catalunya s'hi apliqués el model suïss, tot just quan arrencava el projecte d'FMGP a Montserrat. El posicionament polític d'Almirall va quedar arraconat per l'embranchida que van prendre en l'afer els

sectors burgesos propers a l'Església. Però la relació dels republicans amb la muntanya no va desaparèixer. Hem identificat en Pere Coromines Muntanya el personatge que relaciona les visions d'Almirall amb el posicionament dels republicans del 1931 sobre la muntanya de Catalunya. Unes visions que tindran una manifestació simbòlica determinant en la redacció a Núria de la ponència de l'Estatut d'Autonomia. En aquesta tessitura les fonts primàries consultades ens han aportat una valuosa informació que ens ha ajudat a entendre que els republicans pretenien la dessacralització de Núria com l'avantsala de la de Montserrat, el vell somni d'Almirall, i servir-se del moviment ateneista per substituir les colles parroquials, que haurien d'esdevenir els nous beneficiaris de l'acció regeneradora de la muntanya. En definitiva, els parlamentaris reunits a Núria escenificaven les ambicions republicanes sobre les construccions simbòliques de la Renaixença. Però mentre els republicans feien tot de plans per a Núria, en els primers compassos dels anys trenta, amb el ferrocarril cremallera tot just inaugurat, FMGP descobria amb esglai que al Santuari no hi acudien en massa ni els romeus ni els turistes. Amb aquestes afirmacions hem tancat la primera part del nostre treball.

Les petites i grans decisions del Consell d'Administració d'FMGP van acabar per condicionar les finances de la Societat. Per demostrar-ho ens hem ocupat en la segona part en la història de la seva gestió, a partir de 1917, quan va fundar-se la CAFA. A més, hem dividit l'explotació d'FMGP, després de 1917, en tres etapes molt ben definides: la de l'emissió d'obligacions hipotecàries (1923-1928), la de l'ampliació de capital (1928-1931) i la de la suspensió dels pagaments als creditors i als obligacionistes (1932-1936/1953).

Durant la primera etapa els membres del Consell d'Administració van mostrar un capteniment que tenien ben apamat i que consistia a finançar els projectes amb l'emissió d'obligacions hipotecàries. Es tractava d'una estratègia per mantenir el control de la Societat en les mateixes mans sense permetre l'entrada de noves veus. Considerem que és un model que encaixa perfectament amb la voluntat amb què va ser feta l'operació de recompra d'FMGP, que perseguia la recuperació del control dels accessos a la muntanya de Montserrat en unes úniques mans. També, l'ocupació dels espais que les noves pautes socials promovien en l'escenari simbòlic i material de Montserrat, quan van fer que els romeus ja no en tinguessin prou amb pregar i volguessin gaudir festivament del paisatge. De retruc, s'oposaven a unes altres iniciatives empresarials en competència. Per aquests procediments restrictius van fer una emissió d'obligacions hipotecàries sobre la línia de

Montserrat, el 1923, per tal de recuperar els diners que havien pagat pel negoci, que era en mans dels inversors suïssos. Els diners també van servir per iniciar la tramitació del futur projecte de Núria.

Malgrat tot, ben aviat van topar amb unes interferències que van retardar l'execució del projecte de Núria. L'augment sostingut en el nombre de visitants a Montserrat va cridar l'atenció d'uns altres grups empresarials que volien disputar-los la primacia en el transport de viatgers. Això va fer que l'abat Marcet pressionés FMGP perquè adquirís per una suma astronòmica de diners un projecte de funicular a Montserrat que havia obtingut la concessió administrativa en el mateix moment que Josep Rogent havia presentat el projecte de Núria. La despesa va obligar la Societat a refer els seus plans. Aleshores, va decidir amortitzar la inversió feta en aquella concessió amb l'ampliació del funicular a Sant Joan, que pagaria amb una nova emissió d'obligacions, el 1925. L'operació va distreure temps i capitals. Aleshores s'hi van afegir les defuncions d'un nombre remarcable de Consellers la qual cosa tampoc no va afavorir el desenllaç favorable dels projectes que havia previst Josep Rogent. Aquest va haver de reteixir el pla d'inversions de la Societat. Va oferir a FMGP la concessió que el seu fill havia obtingut per un funicular a Montjuic. Amb ella considerava que es disposaria d'una línia nova de finançament per al projecte de Núria, perquè podria ser hipotecada per disposar del capital necessari per a la construcció. L'estratègia perseguia el manteniment del control de la Societat en les mateixes mans, però el pla de Rogent no va ser acceptat per la resistència dels Marcet, del germà i del cosí germà de l'abat de Montserrat, que formaven part del Consell d'Administració d'FMGP en representació de La Agrícola Regional, S.A. (LARSA).

Finalment encarrilada cap a Núria la Societat va perseguir un enteniment amb el bisbe d'Urgell, Justí Guitart Vilardebó, que els obrís la porta als negocis que volien fer al Pirineu, que eren, precisament, els que no havien pogut fer plenament a Montserrat per la ferma resistència que els havia oposat l'abat Marcet. L'abat considerava que podia fer-los a través de LARSA sense la concurrència de cap altra soci. Amb la intenció d'evitar els topants que trobava a Montserrat FMGP volia tenir, a Núria, la llibertat en la gestió de les hostatgeries, en la construcció d'un hotel de muntanya i d'unes amenitats que fessin passadora l'estona als visitants. El bisbe d'Urgell, Justí Guitart Vilardebó, va oferir alguna resistència a les demandes de la Societat però la seva posició era dèbil i va haver de cedir. L'acord entre el bisbe i FMGP es va expressar en dos contractes que van signar-se davant

de notari el 23 de maig de 1928. En ells, FMGP aconseguia el que considerava que havia de donar vida al ferrocarril: la gestió de les hostatgeries del Santuari, l'existència d'atraccions semblants a les del Tibidabo i, sobre tot, l'autorització per a la construcció d'un hotel de muntanya, que es faria una mica allunyat del Santuari per no incomodar el nou soci religiós. En paral·lel van gestionar la fórmula per aconseguir els capitals necessaris per fer realitat el projecte de Núria, i encara, uns altres per a la renovació del negoci a Montserrat. En tot l'afer econòmic va tenir un paper preponderant el Banc de Catalunya, per la qual cosa hem defensat que el banc va considerar que FMGP podia constituir un instrument interessant per al seu creixement. La relació amb el banc introduiria noves maneres de fer i faria decidir la Societat per la modalitat de l'ampliació de capital, que passaria d'1.800.000 a 14.000.000 de pessetes el 25 de maig de 1928. Naturalment, aquest canvi d'orientació empresarial va implicar uns peatges. Amb els diners arribarien uns nous consellers que hem considerat que es trobaven deslligats del primitiu ideari de Josep Rogent Pedrosa i estimaven que el turisme podia ser una font d'ingressos molt rendible que podrien esbrimar fins i tot per damunt de la dimensió moral del lloc. En coincidència amb el clima econòmic fortament especulatiu de 1928 l'ampliació de capital va resultar un èxit i la Societat va disposar de tots els diners que havia previst per emprendre la construcció de la línia de Núria.

La construcció de la línia de Núria va patir una desviació important del pressupost inicial, sobretot perquè es van subestimar-se les dificultats dels treballs en l'alta muntanya i per la volubilitat dels canvis de moneda quan tot el material mòbil i una bona part del de la superestructura havia estat comprat a Suïssa. Per acabar-ho d'adobar, quan va ser inaugurada no va proporcionar els rendiments que FMGP havia esperat. A més, el Santuari tampoc presentava les condicions que havien estat pactades el 1928, malgrat que Rogent va proporcionar al Bisbe Guitart, d'amagat del Consell d'Administració, unes quatre-cents mil pessetes perquè el soci religiós no tenia manera d'assumir l'elevat cost de la construcció dels pavellons. Amb les desviacions pressupostàries, l'ensulsiada del Banc de Catalunya i del Patronato Nacional de Turismo (PNT), s'esvaïa la possibilitat de disposar de l'hotel de muntanya, que va haver de ser replantejat en un dels pavellons del Santuari, la qual cosa va motivar que FMGP forcés Guitart a acceptar-lo en un nou contracte signat en la primavera de 1931. En el rerefons hem de considerar el trasbals polític que havia suposat la proclamació de la República, que havia desarticulat la xarxa d'interessos que havien motivat el projecte. També, i no menys important, la gravíssima

crisi econòmica internacional que havia tingut un impacte demolidor en les societats occidentals i retret els fluxos turístics. De resultes, la Societat va trontollar fins al caire de la fallida. Josep Rogent va haver d'abandonar-la per la porta del darrere després, però, que li reingressés els diners que havia avançat al bisbe Guitart per a la construcció dels nous pavellons del Santuari de Núria. Els altres consellers que l'havien acompanyat en aquella aventura empresarial van fer-se fonedissos, la qual cosa seria durament criticada pels petits accionistes. Van ser substituïts pels representants del Banc de Catalunya, que es trobava en liquidació i que havia retingut un paquet determinant d'accions —signe inequívoc que no volien compartir el negoci amb ningú— i per representants del petit accionariat. El resultat va ser que el primer de gener de 1932 FMGP suspendria els pagaments als creditors i als obligacionistes, com ja havia fet en un reculat 1894. S'iniciava un període molt difícil en què la Societat sobreviuria per la tossuderia dels accionistes que creien per damunt de tot en el valor simbòlic de les destinacions d'aquells ferrocarrils i funiculars, malgrat el descens sever i continuat dels ingressos per la disminució en l'aflluència de viatgers.

Si en la primera i en la segona part hem analitzat els contextos d'FMGP, socials, culturals i econòmics, la tercera part l'hem dedicada a conèixer l'impacte que va tenir la notícia i l'execució del projecte al territori i les retroaccions en la Societat. Ho hem fet centrant-nos primer en els escenaris de Ribes i Queralbs que mai no van ser uns actors passius, sinó que des d'un primer moment van voler fer sentir la veu dels seus interessos en relació a la futura construcció del ferrocarril i l'explotació comercial de Núria. Ribes de Freser era, als anys vint, una vila industrial en crisi que buscava en la promoció del turisme una nova i lucrativa alternativa econòmica. Però els intents que havia dut a terme en aquella direcció havien reeixit només en part. Si bé resulta indiscutible que Ribes disposava d'una capacitat d'acolliment de visitants superior a la dels municipis veïns, l'intent de desenvolupar una colònia d'estiueig que construís els seus xalets en un eixample que el planejament urbanístic li havia expressament dedicat des dels inicis del segle XX va fracassar. Abans de l'arribada d'FMGP l'Ajuntament només havia aconseguit de vendre una parcel·la. Ribes, doncs, esperava el cremallera amb candeletes. A Queralbs les coses van anar d'una manera diferent. Les fonts primàries que hem fet servir ens han proporcionat el contingut complet de la decisiva RO de 3 de maig de 1922, que la *Gaceta* mai no va publicar. En ella l'Estat concedia al bisbe Guitart unes 60 ha. del terreny que circumdava el Santuari. A més, hem sabut que prèviament a la promulgació

l'Ajuntament de Queralbs s'hi havia mostrat en desacord. Queralbs s'oposava a la repoblació forestal que era una de les condicions de la concessió i tampoc acceptava l'import de la indemnització que hauria de rebre del bisbe pels terrenys de pastura que se sostreien al municipi. El fet va donar lloc a una agra disputa entre les parts que va quedar tallada de soca-rel per la instauració del directori, l'expulsió dels càrrecs municipals i la substitució per uns altres del tot afins a les posicions episcopals. Paral·lelament, hem volgut mostrar la manera com va ser presentat a Barcelona el projecte del bisbat per a Núria, el 1916. Hem defensat que la magnitud de la proposta del bisbe Joan Baptista Benlloch i la imprescindible solució de l'accés a Núria determinaven que la iniciativa estigués destinada a un públic de masses, el mateix que en aquells anys visitava Montserrat, per rescabalar les grans inversions econòmiques que caldria dur a terme. Hem reconstruït un possible fil conductor entre els personatges centrals de la iniciativa, el bisbe Benlloch, Josep Rogent Pedrosa i l'arquitecte Bernat Pejoan, a través de les vendes d'art religiós que efectuava el bisbat. En aquest sentit hem apostat perquè els diners per iniciar les obres de renovació del Santuari provenien d'aquelles transaccions. També hi hem relacionat Josep Puig i Cadafalch. Hem conegut, per la documentació d'FMGP, que Josep Rogent i l'enginyer de la Societat, Julien Fuchs Liegme, treballaven en la definició d'un projecte de ferrocarril cremallera a Núria des del 1918. Però la iniciativa que presentava el bisbe Benlloch no avançaria perquè havia estat sol·licitada amb caràcter perpetu, cosa que la llei de monts en vigor no permetia. La sortida de Benlloch i l'arribada de Guitart al bisbat d'Urgell produïrien un canvi radical en l'orientació del projecte primitiu, que seria concedit el 3 de maig de 1922 en la forma d'una gràcia especial del Ministre de Foment. També incloïa els ingredients bàsics del model suís d'indústria dels forasters en la versió que n'havien fet els dirigents del catolicisme social català. Llavors, el 1923, Guitart es va trobar amb els diners per a l'inici de les obres d'ampliació del Santuari de Núria que provenien de les vendes de l'art sacre de la diòcesi. Una altra fita decisiva la constituïa l'arribada el 1922 del ferrocarril, que venia de Barcelona, a Ribes de Freser. FMGP ja podia reactivar el seu projecte a Núria.

Tot seguit hem documentat el reflex que el projecte va tenir a la premsa. L'any 1928 la premsa catalana resultava un element decisiu en una societat que havia esdevingut de masses. FMGP va invertir destacables quantitats de diners en promoure entre el públic les bondats del seu projecte a Núria amb la doble finalitat de despertar una expectativa que li proporcionés futurs visitants i, la més important, que el desig de muntanya dels

catalans li proporcionés el prestigi perquè els inversors consideressin segura l'ampliació de capital i la subscriuissin. A la premsa no van faltar els que van recórrer als tòpics de les soledats nurienques per advertir que l'arribada al Santuari d'un ferrocarril acabaria per sempre amb la virginitat d'aquell racó del Pirineu. Però el que hem volgut remarcar ha estat que la construcció de la imatge del Núria de l'ampliació del santuari i de la construcció del cremallera va dur-se a terme en una acció combinada i premeditada dels socis eclesiàstics, aquests proclamant-la des de les trones, i dels seglars d'FMGP, aquests, des dels mitjans de comunicació de masses. Però tot i l'optimisme dels promotors eclesiàstics i seglars de la iniciativa, i el rebombori mediàtic, quan el ferrocarril va ser inaugurat el 1931 no va atraure ni els romeus ni els turistes en el nombre que esperaven.

Tot just inaugurat el ferrocarril, el març de 1931, la proclamació de la República va introduir canvis profunds en l'escenari de Núria, la qual cosa va obligar els actors que hem conegut a reeditar-se per l'entrada d'uns de nous. Ho van haver de fer FMGP i el bisbe Guitart davant l'empenta dels homes d'Esquerra Republicana de Catalunya, llavors en el poder a Queralbs i a Barcelona, que van mostrar una ferma voluntat d'acaparar políticament la construcció simbòlica de la muntanya i fer de Núria una destinació preferent en les vacances de les classes populars, tot just estrenades.

FMGP es trobava en una situació de bloqueig per la suspensió de pagaments de 1 de gener de 1932, per la qual cosa per a la promoció dels esports de neu a la Vall va recórrer a la creació d'una altra societat, el Club Alpí Núria (CAN). El desenvolupament dels esports de neu a Núria topava amb diferents esculls. D'una banda, el bisbe es negava a proporcionar l'autorització per a la construcció d'una pista de gel. De l'altra, el lloc indicat per fer-hi les pistes d'esquí, el Prat de Dalt, es trobava en un dels fronts de litigi entre el bisbe d'Urgell i l'Ajuntament de Queralbs. FMGP va considerar que el signe del bisbe anava de baixa i va apostar per donar suport a l'Ajuntament de Queralbs en els plets que iniciava contra el prelat. Aleshores, el Consell d'Administració prendria una distància prudencial de Guitart en un intent per sortir de l'atzucac econòmic de Núria, on les recaptacions minvaven progressivament i la cotilla eclesiàstica no els permetia la potenciació del negoci turístic a la muntanya. Va ser, precisament, la situació financera la que li impediria competir pel control de l'espai comercial de la neu, quan aquest va ser posat a disposició del millor postor per l'Ajuntament de Queralbs, que passaria a mans d'una altra societat, Locomoción y Transportes, S.A. (LOTRA).

El bisbe d'Urgell també es veuria embolicat en tot d'afers que li anaven a la contra. Els republicans li discutien l'autoritat terrenal sobre Andorra, la qual cosa va tenir el reflex en diferents successos al Principat i a les corts espanyoles. A Núria, l'Ajuntament de Queralbs, de nou en mans de personatges que li eren hostils, va pledejar en la seva contra, va aconseguir que el Ministeri d'Agricultura revoqués la RO de 1922 i que li fossin retornats els comunals. La reacció de Justí Guitart va consistir en la interposició d'un contenciós per defensar el que considerava que eren els seus drets sobre la Vall de Núria.

Davant l'embolic en què s'havia tornat l'afer de Núria el Govern de la Generalitat va pretendre fer valer el pes polític del Parlament per imposar el seu parer en la qüestió. Va iniciar un procés informatiu per dirimir la propietat del lloc, per al qual va encarregar un informe jurídic. Tot seguit, va demanar a les entitats que consideressin que tenien interessos a Núria, entre les quals s'hi comptaven les excursionistes, que donessin la seva visió dels possibles aprofitaments futurs de la Vall. La iniciativa la centralitzava el conseller de Justícia i Dret, Pere Coromines Muntanya, i s'hi van implicar diferents departaments de la Generalitat. Tanmateix, la mort de Francesc Macià i la sortida del govern dels homes que havien instrumentat aquell procediment el va desdibuixar.

La recerca ens ha proporcionat, encara, l'evidència que els agents econòmics del territori també tenien un pla per a la dinamització turística. Aquest l'animava Manuel Vesa, delegat de turisme de la Generalitat al Pirineu, que el febrer de 1932 va organitzar una primera trobada d'entitats de turisme pirinenques a Ripoll, on van tractar d'aspectes com la millora de les comunicacions, la simplificació dels tràmits duaners i la imposició d'una taxa turística. La iniciativa comptaria amb la participació d'FMGP. Amb tot, aquells promotors del turisme de muntanya ben aviat descobririen, i prendrien amarga consciència, que els treballadors triaven les vacances, a les quals la República els havia donat el dret, durant la setmana de la Mare de Déu d'Agost i que les noves pautes socials relacionades amb el lleure els empenyien a les platges del litoral.

Finalment, després que hem ressituat els actors, hem emprès l'anàlisi dels plets per Núria, que van iniciar-se l'agost de 1931 i que van tenir un desenllaç en fals el desembre de 1934, i un de definitiu el 1945. La consulta de la documentació inèdita que l'advocat Santiago Masó va conservar del contenciós, en tant que representant legal del bisbe Guitart, en combinació amb la que també conservava FMGP i l'Ajuntament de Queralbs, del mateix procés, en ha proporcionat una visió renovada i més complexa dels

fets. L'agost de 1931 l'Ajuntament de Queralbs va presentar als jutjats de Girona una demanda perquè li fossin declarats nuls els acords que tenien relació amb Núria presos per la incorporació municipal després de setembre de 1924. La intenció era clara i perseguia l'anul·lació de l'autorització municipal a la concessió feta al bisbe per l'Estat el 1922, així mateix com la de la indemnització que aquest havia satisfet pels comunals. Davant d'aquests fets, que cal entendre en el marc més ampli del conflicte entre l'Església i l'Estat durant la República, Justí Guitart va respondre l'acció de Queralbs amb la interposició d'una dilatória, com li havia estat suggerit pel seu advocat, Santiago Massó Valentí. L'afer va prendre una dimensió superior quan el ministre d'Agricultura, Marcel·lí Domingo, va anul·lar la concessió que se li havia fet al bisbe el 1922 i les 60 ha amputades dels comunals, a Núria, van tornar a la jurisdicció de l'Ajuntament de Queralbs. Això va obrir un nou front judicial a Madrid perquè el bisbe d'Urgell va interposar un contenciós per defensar el que considerava que eren els seus interessos a la Vall. Seria Santiago Masó el que proposaria a Guitart que la defensa davant el Suprem la dugués Ángel Ossorio Gallardo. En aquest punt hem volgut recordar que cap de les dues parts disposava dels diners necessaris per emprendre un doble plet, a Girona i a Madrid, per les despeses de procuradors, advocats i taxes diverses que comportaven. Tanmateix, el bisbe va gaudir des d'un primer moment d'un crèdit que l'Ajuntament de Queralbs no va obtenir mai. Aquest darrer buscava els diners amb urgència.

Una de les formes per procurar-se els diners que va utilitzar l'Ajuntament de Queralbs va consistir en la confecció precipitada d'un pla d'urbanització de la vall. El pla recollia el que ja havia estat vist en el primitiu pla de 1918, que no havia superat el primer procediment administratiu, i hi afegia algun altre aprofitament d'oportunitat. Una comissió municipal va desplaçar-se a Barcelona per presentar-lo davant el president Macià, el 5 d'abril de 1933. La materialització del projecte hauria de fer-se en règim de concessió administrativa, és a dir, a canvi de diners per al municipi. FMGP va mostrar-se molt interessada en el projecte i va relacionar-se activament amb el secretari municipal, Francesc Sañas Casals, per tal de fer-se amb l'adjudicació. Però de nou, com havia passat anteriorment a Montserrat, va sortir-li un competidor: Locomoción y Transportes, SA (LOTRA), que dirigia Ferran Cuito Canals i presidia Joan Ventosa Calvell. LOTRA també va acostar-se al secretari municipal per participar-li una oferta.

El que estava en joc a Núria en aquells primers compassos del 1933 era l'aplicació d'un model de transformació material de la muntanya que la retornava a mans dels que

havien estat expulsats per les circumstàncies econòmiques i polítiques del moment. Considerem que davant d'aquesta tessitura, els republicans que havien apostat per un canvi radical en l'orientació de la vall per transformar-la en el centre d'acollida d'un noucentisme de masses, van maniobrar per frenar l'impuls municipal de Queralbs que amenaçava de retornar-la als representants dels interessos anteriors. La fórmula va consistir a barrejar-hi el Parlament, que seria el que en darrera instància hauria d'entendre sobre la propietat de Núria i la els seus aprofitaments. Naturalment, aquella decisió no va agradar gens els de Queralbs. Tampoc no va satisfer el bisbe Guitart. I no podem deixar de banda que hi havia uns plets als jutjats que seguien endavant.

Una de les sorpreses que ha proporcionat el fons de contenciosos de Santiago Masó ha estat el de l'argumentació legal que els advocats del bisbe van sostenir en el plet al Suprem. Masó va aconsellar Ángel Ossorio que denunciessin un defecte de forma en els procediments administratius previs, després que ambdós lletrats van arribar a la conclusió que si perseguen la disputa en el fons de la qüestió, el dret a la titularitat dels comunals, el cas el tindrien perdut. Per tant, van al·legar indefensió en l'actuació de l'enginyer forestal que havia fet els amidaments de la muntanya previs a la demanda municipal perquè en aquell acte no va participar el bisbe ni cap dels seus representants.

Mentrestant, a Queralbs passaven factura el cost econòmic i social dels plets i les presses per adjudicar el projecte d'explotació turística de la Vall. El plebiscit local que havia manat el Parlament se saldava amb una participació molt baixa conseqüència, en part, de la campanya de descrèdit vers el secretari municipal, Francesc Sañas Casals, que havien atiat els sectors afins al bisbe Guitart. A més, el pressupost extraordinari per aquell 1933 i uns nous arbitris municipals amb què l'Ajuntament comptava finançar els plets van ser impugnats i deixats sense efecte, també, pels recursos que hi van interposar els mateixos que malparlaven de Sañas.

L'estiu de 1934 el jutjat de Girona va desatendre la reclamació interposada per l'Ajuntament l'agost de 1931, per la nul·litat dels actes administratius relacionats amb Núria posteriors a setembre de 1924. Els fets del 6 d'octubre van acabar per destarotar la situació. El Govern de la Generalitat que havia resultat d'aquell atzucac no tenia cap interès en la regulació pública de l'activitat turística de tal manera que es va posar de costat en l'afer de Núria que havia promogut el Parlament. La resposta de Queralbs va consistir a treure a concurs el projecte en la seva fesomia primitiva, és a dir, en l'opció d'urbanització maximalista després que, ara sí, havia estat informat favorablement pels

enginyers forestals. El novembre de 1934 va concedir-lo a LOTRA, SA i no a FMGP que, de ben segur, no havia pogut assumir les clàusules econòmiques de la concessió a conseqüència de la seva pèssima situació financera. Finalment, el Suprem va dictar una sentència, per Sant Esteve de 1934, en què acceptava l'argument del defecte de forma que havien presentat els advocats del bisbe Guitart. L'OM de 1932, del Ministeri d'agricultura, quedava revocada i les 60 ha dels comunals a la Vall de Núria tornaven a mans del bisbe Guitart. Ni l'Estat ni l'Ajuntament de Queralbs, llavors en mans de les dretes, van interposar el recurs que havien temut uns mesos enrere Masó i Ossorio. La concessió que havia fet l'Ajuntament de Queralbs, que comprenia els terrenys òptims per a la pràctica dels esports de neu, va iniciar un altre conflicte entre el bisbat i LOTRA, SA que no es tancaria fins el 1945, quan el Suprem fallaria a favor de la societat mercantil.

La quarta part del treball explica la construcció de la línia de Núria. En ella hi hem tractat quatre aspectes amb preferència, l'encaix de la línia en el paisatge, l'adquisició del material fix i mòbil de la línia, les condicions de treball durant la construcció i l'arquitectura de les estacions. Els hem seleccionat i hi hem aprofundit perquè constituïen aspectes que no havien estat divulgats amb anterioritat i perquè la documentació que conté el fons permetia extreure'n informacions rellevants. Així doncs, pel que fa a l'encaix de la línia en el paisatge hem contemplat l'evolució del projecte primitiu, de Julien Fuchs Liegme, i el replantejament que va fer-ne Montserrat Fenech Muñoz, que va aportar les principals atraccions perceptives del trajecte. Quant a les compres de material fix i mòbil per a la línia hem observat que malgrat l'aparença de l'existència de tres pressupostos diferents per a cada contractació, el maquillatge necessari per presentar les compres davant els accionistes amb la indispensable formalitat, les compres estaven pactades amb anterioritat. Josep Rogent, que hem de recordar que tenia amplis poders de gestió, va utilitzar per a la línia de Núria els proveïdors habituals de la de Montserrat. El fet no tindria més transcendència si no fos perquè amb la mort de l'enginyer Julien Fuchs els contactes amb els proveïdors suïssos devien quedar interromputs i es van haver de refer. La documentació testimonia una situació que ens sorprèn, perquè Rogent no va adreçar-se als antics gestors suïssos per relacionar-se amb els fabricants d'aquella nacionalitat, sinó que va fer-ho a través del cònsol de Suïssa a Barcelona, la qual cosa aporta dubtes sobre el desenllaç amistós de la compra d'FMGP el 1923. Amb tot, Rogent va establir relació amb Roland Abt, a partir de 1925, que ja havia participat en la construcció del cremallera de Montserrat, el 1892, per tal d'assessorar-se de les millors

condicions per als ferrocarrils de la Societat. L'estudi d'aquests detalls ens ha permès conèixer que les solucions tècniques per a les locomotores elèctriques de la línia de Núria estaven adaptades a la de Montserrat, senyal inequívoc que en un moment donat es va plantejar seriosament l'electrificació d'aquella línia.

Seguidament ens hem fixat en les condicions del treball en la construcció de la línia. De bon començament la contractació de les obres de construcció va esdevenir en un petit embolic perquè FMGP va concessionar les obres a la societat Construcciones y FA, per davant d'una altra empresa constructora que el bisbe Justí Guitart havia fet saber a Josep Rogent que comptava amb la seva aprovació. Encara, l'empresa seleccionada no va començar les obres en les condicions estipulades i pel setembre de 1928 li va ser rescindit el contracte. Aleshores les obres serien adjudicades directament a Pallás y Gamandé, creiem, per intermediació del Banc de Catalunya. La relació de Pallás y Gamandé amb FMGP durant les obres de la construcció faria diferents toms decisius. El primer, quan va aconseguir que Rogent els deslliurés de la cotilla del pressupost de les obres que havien acceptat, per passar facturar per obra feta. El canvi d'orientació era el resultat de les dificultats en la construcció de la tercera secció de la línia, que les encaria, però també d'una licitació d'obres excessivament baixa que, possiblement, hauria servit per dissimular la imprevisibilitat dels costos de la construcció davant l'accionariat. Un altre moment crucial va sobrevenir quan els treballadors van declarar-se en vaga, l'estiu de 1930, en el moment àlgid de les obres. La conseqüència seria un augment de salaris i una millora en les condicions del treball que suposaria un augment sensible de la despesa, que Pallás y Gamandé repercutiria íntegrament a FMGP.

L'estudi de les condicions del treball a la línia ens ha permès constatar que la construcció es va dur a terme majoritàriament per la força dels obrers. La localització d'un miler i mig d'anotacions de caixa del 1930 ens han facilitat la reconstrucció de les despeses en jornals, en proveïdors i en subministraments. Per reconstruir les condicions de treball hem creuat les dades dels jornals, que ens proporcionen el nombre de treballadors i la seva ocupació, amb les baixes mèdiques per accident, també, durant el 1930. Així, hem pogut reconstruir l'evolució mensual del nombre de treballadors o les condicions físiques del treball. Les baixes laborals ho són majoritàriament per contusions i lesions produïdes pel maneig de grans blocs de pedra. Les anotacions de despeses també ens han fet saber que els obrers vivien en diferents punts al llarg de la línia, i que les condicions alimentàries i higièniques van modificar-se com a resultat d'una vaga. Un altre

bloc de despeses molt important el va constituir els traginers, perquè tot el material necessari en la construcció es va haver de transportar a llocs d'animals. Les anotacions ens permeten identificar que la característica industrial de Ribes, i del Ripollès en general, en aquells anys, va facilitar que una proporció majoritària dels proveïments per a la construcció de la línia els proporcionessin empreses i professionals locals.

Per acabar, ens hem ocupat dels edificis de viatgers de les estacions de la línia. Ho hem fet perquè considerem que són uns edificis de gran qualitat. També, per fer una aportació en el desert d'estudis sobre els edificis de viatgers de les estacions de ferrocarril, a Catalunya. Per tant, hem considerat en primer lloc la importància de l'edifici de viatgers de les estacions per a les grans ciutats, la qual cosa va fer que aviat s'hi interessessin els arquitectes. Contràriament, les petites estacions rurals es van mantenir com un vedat dels enginyers de Camins, Canals i Ports que projectaven les línies del ferrocarril. Per tant, un ferrocarril com el Ribes-Queralbs-Núria, que es construïa en un racó remot de Catalunya semblaria que en els edificis de viatgers de les seves estacions havia de replicar els models banals que hi havia en altres línies rurals, però no va anar així. Hem demostrat que els edificis de Ribes-Vila i Queralbs van ser projectats per l'arquitecte Raimon Duran Reynals. Hem afegit que el projecte de Duran va ser seleccionat per davant del de Josep Riera Reguer i encara d'un altre que suposem que havia estat proposat pels enginyers de la Societat. En el cas de Queralbs i en relació a l'expressada voluntat de la Societat de construir xalets a la vall, hem considerat que la solució de Duran per a l'edifici de viatgers constitueix una manifestació de la introducció de l'arquitectura alpina a la vall, anterior a les que havia identificat Alexandre Cirici Pellicer. Finalment, hem presentat el projecte de Josep Danés per a l'estació de Núria en les dues variants que va proposar i que mai no es va arribar a construir.

La quarta part té continuïtat en dos apèndix en què presentem una selecció de fotografies de la construcció de la línia, el primer, i un segon en què presentem, de manera esquemàtica, l'inventari del seu patrimoni industrial.

Per concloure diem que considerem que amb la tesi responem les qüestions prèvies que havíem plantejat. Hem revelat la primera aplicació del model suís d'indústria de forasters a Espanya, duta a terme per FMGP. Hem aportat una noció raonada de les idees directores dels homes que van prendre el control de la Societat, el 1923, després que els hem reconegut i associat a les circumstàncies del seu temps. La recerca ha permès ampliar la nòmina amb uns altres, de signe diferent, que han contribuït a matisar el

coneixement de la intervenció d'FMGP a Núria i, també, hem presentat uns altres interessos que van afegir tensió al desenvolupament de la iniciativa empresarial. Hem establert una relació sòlida del projecte d'FMGP a Núria amb el que la mateixa Societat duia a terme a Montserrat i amb altres processos adjacents que tenien lloc al voltant dels nous aprofitaments socials de les muntanyes catalanes. La tesi, en definitiva, fa una aportació decisiva al coneixement de les possibilitats d'una explotació rendible econòmicament i moral de les muntanyes de Catalunya, a partir del precedent de Montserrat i l'exemple de Núria, abans de la Guerra Civil, en relació a la construcció simbòlica que n'havia fet la Renaixença i que les havia confirmades com el refugi de la tradició i el bressol de la pàtria.

Hem decidit tancar la tesi amb la presentació d'un estudi del patrimoni industrial de la línia de Núria, la concreció material de tots els arguments que han estat presentats en les tres parts precedents (Apèndix 2). La intenció és la de vincular la nostra recerca a la tradició dels estudis del patrimoni industrial, a les tesis doctorals precursors que en l'àmbit del ferrocarrils havien defensat Mercedes López García i Immaculada Aguilar Civera en els anys vuitanta del segle XX. Són els exemples que he seguit.

Bibliografia

- *A fondo*, TVE, edició de 15 d'agost de 1976.
- ABEL, T., FIGUERAS, R., MORERA, F. I PUS, R. (2006). *L'energia de l'aigua. Centrales hidroelèctriques del Freser. I centenari*. Gràfiques Alprés.
- AGUILAR CIBERA, I. (1987). [Tesis doctoral] *Las estaciones de ferrocarril en España, tipología y evolución. La compañía de los caminos de hierro del Norte*. Universitat de València.
- ALAYO MANUBENS, J. C. (2007). *L'electricitat a Catalunya. De 1875 a 1935*. Pagès Editors.
- ALBAREDA RAMONEDA, ANSELM M. (1931). *Història de Montserrat*. Monestir de Montserrat.
- ALBEROLA, P. (2011). «Ciència. Revista catalana de ciència i tecnologia.» *Caplletra. Revista Internacional de Filologia* 51, p. 35-50.
- ALMIRALL LLOZER, V. (1882). «Conferencia segona.— Dia 18 de novembre de 1881, per lo soci D. Valentí Almirall, sobre lo tema “Una excursió á Suïssa”», *Butlletí Mensual de la Associació d'Excursions Catalana Núm. 40 i 41*, gener-febrer 1882.
- ALTERMATT, URS, (1994), *Le catholicisme au défi de la modernité. L'histoire sociale des catholiques suïsses aux XIXè et XXè siècles*. Éditions Payot.
- ARANDA PRIETO, J. (2017). *La industria catalana, 1929-1935*, [tesi doctoral]. Universitat de Barcelona.
- ARNABAT MATA, R I FERRÉ-TRILL, X. (2017). «Evolución històrica de los Ateneos en Catalunya (1836.1936), *Historia Contemporanea*, núm. 55, p. 383-420.
- ARNABAT MATA, R. (2022). «Els ateneus a Catalunya, activisme cívic i social, a *Els Ateneus a Catalunya. Sociabilitat i catalanisme popular*. Institut Català de Recerca en Patrimoni Cultural.
- ARTOLA GALLEGO, M. (1973). «Las desamortizaciones». *Triunfo*, Núm. 553.
- *Asociación de arquitectos de Cataluña. Anuario para 1925*. Obituari de Salvador Soteras i Taberner.
- AUGUST TORRAS, C. (1914). *Pireneu Català. Vall de Ribes. Altes valls del Freser*. Impremta Josep Sabadell.
- BADENAS RUE, I. (2016). «Les restauracions de Santa Maria d'Urgell: una profunda transformació», *Interpontes. Annals de l'Institut d'Estudis Comarcals de l'Alt Urgell* 4, p. 221-248.

- BADIA BATALLA, F. (2007). *El copríncep Mons. Justí Guitart i el seu temps (1920 - 1940)*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat.
- BALAGUER CIRERA, V. (1857). *Guia Cicerone del Camino de Hierro del Este en su primera sección de Barcelona a Arenys de Mar*. Jepús i Villegas (fcs. 1973).
- BALCELLS GONZÁLEZ, A. (2013). «La Crisi econòmica dels anys trenta del segle XX». *Butlletí de la Societat Catalana d'Estudis Històrics*, Vol. 24, p. 349-365.
- BASSEGODA AMIGÓ, B. (1929). *El arquitecto Elias Rogent*. Asociación de Arquitectos de Barcelona.
- BATLLE GARGALLO, E. (1988). *El transport ferroviari a Catalunya*. Institut Català per al Desenvolupament del Transport.
- BEN-AMI, S. (1980). «Hacia una comprensión de la dictadura de Primo de Rivera», *Revista de derecho político* 6, p. 107-132.
- BENGOCHEA ECHAONDO, S. (1998). «El catolicisme social a Catalunya», *Publicacions de l'IEC*, p. 129-148.
- BERGER, P. I LUCKMANN, T. (1997). *The social construction of reality* (1966). En: F. ESPINET BURUNAT, *Notícia, imatge i simulacre. La recepció de la societat de comunicació de masses a Catalunya, de 1889 a 1939*. Servei de Publicacions UAB.
- BLACK, J. (1985). *The British and the Grand Tour*, London, Routledge.
- BLASCO PERIS, A. (2007). *Barcelona Atracción (1910-1936). Una revista de la sociedad de atracción de forasteros*, [Tesi doctoral]. Universitat Pompeu Fabra.
- BOUNEAU, C. (1990). «Chemins de fer et developpement regional en France de 1852 a 1937 : la contribution de la compagnie du Midi», *Histoire, économie et société*, 9(1), p. 95-112.
- BOYER, M. (1999). *Histoire du tourisme de masse*. Presses Universitaires de France (PUF).
- BOTTI, A. (2008). *Cielo y dinero. Nacionalcatolicismo en España 1881-1975*. Alianza Editorial.
- CABANA VANCELLS, F. (s/d). *Caixes i Bancs de Catalunya*, Editorial Gran Enciclopèdia Catalana, Recurs Electrònic.
- CALVO CALVO, A. (1988). «Estructura industrial i sistema productiu a Catalunya durant la I Guerra Mundial», *Recerques: història, economia, cultura*, p. 11-43.
- CAMPILLO QUINTANA, J. (2006). *L'espòli del patrimoni arqueològic i històric-artístic: L'Alt Pirineu català al segle XX*. [Tesi Doctoral]. Universitat de Barcelona.
- CÁRCEL ORTÍ, V. (2005). «Polémico pontificado del obispo Juan Benlloch Vivó en la diócesis de Urgel (1906-1918)», *Analecta Sacra Tarraconensia* 78, p. 130.
- CARDÓ SANJOAN, C. (1930). «La gran vergonya», *El diàleg interior*. Ariel.
- CARMONA RODRÍGUEZ, J. (2015). *Fernando Guerrero Strachan, de la arquitectura nacional al regionalismo*, [Tesi doctoral]. Universidad de Málaga.
- CARRERA SAIROL, J. (1880). *Proyecto de un ferro-carril en parte funicular á engranage desde la estación de Monistrol de la línea de Zaragoza a Pamplona y Barcelona al monasterio de Montserrat*. Barcelona, Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes.
- CASADO DE OTAOLA, S. (2000). «Ciencia y política en los orígenes de la conservación de la naturaleza en España», Publicado como estudio introductorio a la edición facsímil de: HERNÁNDEZ-PACHECO, E. (1933). *La Comisaría de Parques Nacionales y la protección de la naturaleza en España*. Organismo Autónomo Parques Nacionales.

- CASADO DE OTAOLA, S. (2016). «Patrias primitivas. Discursos e imágenes de la naturaleza en el primer conservacionismo español», *Arbor*, 192, p. 1-13.
- CASADO DE OTAOLA, S. (20XX). «Antes del principio. Orígenes históricos de los Parques Nacionales de Covadonga y Ordesa», *Un siglo de Parques Naturales, Revista Ambiente*, Núm. 121, p. 53.
- CASTELLANOS VILA, J. (2013). «Modernisme i nacionalisme», *Els Marges*. Número extraordinari, p. 6-10.
- CERDÀ, F. I SANCHO, I. (2001). *Fallides i suspensions de pagaments: Claus per a la reforma concursal*. Servei d'Estudis de La Caixa.
- CHAMP, J. F. (2000). *The English pilgrimage to Rome. A dwelling for the soul*. Gracewing
- CIRICI PELLICER, A. (1972). *L'art català contemporani*. Aymà Ed.
- CIRICI PELLICER, A. (1985). «L'arquitectura a Queralbs», Montblanc-Martín. Centre Excursionista de Catalunya.
- CLARA RESPLANDIS, J. (2004). *El transpirenenc català. Ripoll-Puigcerdà-la Tor de Querol*. Rafael Dalmau Editor.
- COMES, R. (2014). «La branca industrial dels Marcet, una nissaga singular». *Terme*, (29), p. 169-178.
- COMÍN COMÍN, F. I MARTÍN ACEÑA, P. (1984). «La política monetaria y fiscal de la Dictadura y la Segunda República», *Papeles de Economía Española*, p. 236-265.
- COROMINES MUNTANYA, P. «Elogi del Paisatge Català», dins *Obres Completes*. Citat per DUARTE MONTSERRAT, A. (1993). «La ciutat, el paisatge i la nació. Una lectura de l'obra de Pere Coromines», *Estudi General*, Núm. 13.
- COROMINES VIGNEAUX, J. (1962). «Notes biogràfiques i bibliogràfiques sobre Pere Coromines», *Obres Completes de Pere Coromines*. Selecta.
- CUELLAR VILLAR, D. (2018). «Razones y maravedíes: una mirada crítica a los negocios del ferrocarril en España (1844-1943)», *Hispania Nova*. Núm. 16, p. 522-557.
- CUELLAR VILLAR, D. I MÉNDEZ ANDRÉS, R. (2012). «Las primeras alternativas en la electrificación de los ferrocarriles de vía ancha en España (1907-1930), Simposi internacional *Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa, 1890-1930. Brazilian Traction, Barcelona Traction y otros conglomerados financieros y técnicos*, Universitat de Barcelona, p. 93-112.
- CUXART I TREMP, M. (2009). «Lluís Creus i Vidal (Barcelona 1904-1990)», *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, (67-68), p. 381-383.
- DELAPLACE, J. M. (2001), «L'alpinisme et le thermalisme comme expression de la vie mondaine dans les Pyrénées-Orientales Avant 1914: l'épopée du Canigou (1881-1914)», *L'homme du Midi. Sociabilités Méridionales, Actes du Congrès National des sociétés historiques et scientifiques*, p.83-95.
- DE LA TORRE, E. (1925). *Anuario de los Ferrocarriles Españoles. Año XXIII*.
- DE RIQUER PERMANYER, B. (2012). «Joan Ventosa i Calvell, l'home de la Lliga Catalana a Burgos. Les relacions dels catalanistes conservadors amb els militars rebels durant la Guerra Civil», *Revista Catalana d'Història*, p. 37-61.
- DETHIER, J. (1978). «La gare: une nouvelle tour de Babel», *Les Temps des Gares*. Centre Pompidou.

- DIFERENTS AUTORS, (2014). *Los procesos célebres seguidos ante el Tribunal Supremo en sus doscientos años de historia. Siglo XX*, Tribunal Supremo/BOE.
- DOMÈNECH CASADEVALL, G I GIL VILÀ, R. (2004). *Fotografiant cims i ciutats. Joan Xicart (1878-1954)*. COAC Girona.
- DUARTE MONTSERRAT, A. (1993). «La ciutat, el paisatge i la nació. Una lectura de l'obra de Pere Coromines», *Estudi General*, Núm. 13, p. 126-131.
- FERNÁNDEZ ROCA, F. J. (2006). «Estrategias de ocultamiento de propiedades eclesiásticas ante el advenimiento de la II República y la Guerra Civil: Montserrat», *La Guerra Civil española 1936-1939, Congreso internacional*, Madrid 27, 28 y 29 noviembre de 2006. Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales (SECC), p. 1-20.
- FERNÁNDEZ, J. I PRADOS REGEL, R. (2000). *Historia de los Parques Nacionales Españoles. La administración conservacionista (1896-2000), Tomo I*. Organismo Autónomo de Parques Nacionales.
- FIGUERAS CAPDEVILA, N. (2019). «L'estiueig, la salut i la cultura. Un llibre, una trobada i un projecte obert», *Quaderns de la Selva* 31, p. 207-215.
- FOLCH I TORRES, J. (1933). «Josep Rogent Pedrosa», *Butlletí de la Junta de Museus d'Art de Barcelona*.
- FOLCH SOLER, A. (1997). *Ramon Albó i Martí*. Oikos-Tau.
- FONT I GAROLERA, J. (1999). *La formació de les xarxes de transport a Catalunya (1761-1935)*, Xarxes i Territoris/ Oikos-Tau.
- FONTANA LÁZARO, J. (1988). *La fi de l'antic règim i la industrialització (1787-1868)*, dins P. Vilar, *Història de Catalunya, volum 5*.
- FRADERA BARCELÓ, JOSEP M. (2003). *Cultura nacional en una sociedad dividida. Cataluña 1838-1868*. Marcial Pons.
- FRADERA BARCELÓ, J. M. (1986). «Entre la Muntanya i Babilònia: nota sobre el substrat ideològic del primer Verdaguer», *Anuari Verdaguer*, p. 131-138.
- FRADERA BARCELÓ, J.M. (1999). «El proyecto liberal catalán y los imperativos del doble patriotismo». *Ayer*. Núm 35, p. 87-100.
- FRANQUESA SÀNCHEZ, J. (2008). *Una experiència urbana retrobada. Les comunitats jardí a Catalunya*, [Tesi doctoral]. Universitat Politècnica de Catalunya.
- FREIXES CODINA, C. (2017). «La paraula feta obra. Les aportacions de Josep Puig i Cadafalch a Solsona», *Oppidum. Revista Cultural del Solsonès* 15, p. 57-73.
- GALISTEO MARTÍNEZ, J. (2003). «Formas urbanas. El kiosko de la plaza de San José, un ejemplo de la arquitectura regionalista durante la Dictadura de Primo de Rivera en Aguilar de la Frontera (1923-1930)» *Isla de Arriarán: revista cultural y científica* 21, p. 233-254.
- GALOBART I SOLER, J. (1998). «El Rosari Monumental del camí de la Santa Cova de Montserrat», *Montserrat, Butlletí del Santuari*, núm. 50, 2^a època, p. 5-12.
- GARCIA FUENTES, J. M. (2016). «Víctor Balaguer, Montserrat i Catalunya», *Cercles. Revista d'Història Cultural* 19, p. 331-350.
- GARCIA FUENTES, J. M. (2012). *La construcció del Montserrat modern* [Tesi doctoral]. Universitat Politècnica de Catalunya.
- GARCIA JORDAN, P. (1986). *Els catòlics catalans i la Segona República (1931-1936)*, Publicacions de l'Abadia de Montserrat.

- GARRIGA BOSCH, S. (2012). *El Tibidabo i la concepció metropolitana de Barcelona*, [Treball final de Grau]. Universitat Politècnica de Catalunya.
- GAZES, G. (1964). «Le développement des sports d'hiver à Superbagnères (Luchon)», *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, tome 35, fascicule 1
- GÓMEZ MENDOZA, J. (2013). «Del patrimonio paisaje a los paisajes patrimonio», *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, Vol. 59/1, p. 5-20.
- GONZÁLEZ DURAN, A. (2006). *Els diputats catalans a les Corts Constituents republicanes (1931-1933). Nacionalisme, possibilisme i reforma social*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat.
- GONZÁLEZ LÓPEZ, P. (1984). *El cine en Barcelona, una generació històrica: 1906-1923*, [Tesi doctoral]. Universitat de Barcelona.
- GONZÁLEZ-VARAS IBÁÑEZ, I. (1996). «La reconstrucción de Santa María de Ripoll por Martín Sureda i Elías Rogent (1880-1893)», *Espació, Tiempo y Forma, Serie VII, Hª del Arte*, t.9, p. 249-266.
- GRAUS ROVIRA, R. «Del culte als monuments al descobriment de l'arquitectura», a GIRÁLDEZ, P. I VENDREL, M. COORD., (2015). *Les avantguardes entre segles: nous problemes, nous materials noves solucions*. Patrimoni Edicions.
- GRAUS ROVIRA, R. (2012). *Modernització tècnica i arquitectura a Catalunya 1903-1929*. Diss. Universitat Politècnica de Catalunya.
- GRAUS ROVIRA, R (2016). «Arquitectures noucentistes a les estacions del Tren de Sarrià (1912- 1931)», *Locus amoenus*. Vol 14, p. 187-197.
- GRAUS ROVIRA, R., MARTÍN NIEVA, H. I ROSELL, J. (2016). «El hormigón armado en Cataluña (1898-1929): cuatro empresas y su relación con la arquitectura», *Informes de la Construcción*, 69, p. 1-13.
- GUILERA ALBIÑANA, J. M. (1958). *El Pirineu a trossos*. Aymà.
- HAGIMOT, S. (2018). «Amenager et exploiter la montagne sportive hivernale. La Société des chemins de fer et hotels de montagne aux Pyrénées (1911-1982)», *Entrepises et Histoire/4*, Núm. 93, p. 27-46.
- HOUPPT OLIVER, S. (2003). «Competir en los mercados internacionales. Altos Hornos de Vizcaya, 1882–1936», *Revista de Historia Economica-Journal of Iberian and Latin American Economic History*, p. 335-371.
- J. MASCARELLA I M. SITJAR, *Núria abans del cremallera, vivències de viatgers*. Farell editors.
- JIMÉNEZ-MORALES, A.; VARGAS-DÍAZ, C.; (2018). «El hotel turístico. Viaje a los orígenes de su arquitectura, 1880-1932» *Arquitectura Revista*, vol 14, núm. 2, p. 151-162.
- LAPOINTE, J., (2010), «Les sociétés anonymes à vocation hôtelière de l'arc lémanique (1826-1914)», *Études de lettres*, Num. 4, p. 211-240.
- LAVAUUR, L. (1980). «Turismo de entreguerras 1919-1939 (II)», *Estudios turisticos (68)*, p. 13-129.
- LAVAUUR, L. (1980). «Turismo de entreguerras. 1919-1939 (I)», *Estudios Turísticos (67)*, p. 11-112.
- LÉVY-LAMBERT, A. (1892). *Chemins de fer à crémaillère : tracés, types de crémaillères, systèmes Riggenbach, Abt, Locher, etc., matériel roulant, exploitation*. H. Lamirault Editeur.

- LLANO CASTRESANA, U. (2017). *El ferrocarril y la arquitectura neovasca VII*, Congreso de Historia Ferroviaria, Valencia, p. 1-23.
- LLUCH MARTÍN, E. (1968). «Els orígens del Banc de Catalunya» *Serra d'Or, any X*. Núm. 102, p. 57-60.
- LÓPEZ GARCÍA, M (1981) [Tesis Doctoral] *Las estaciones de ferrocarril en España, la Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (M.Z.A.), una contribución al desarrollo de la arqueología industrial en España*. Universidad Complutense de Madrid.
- LÓPEZ MENDOZA, J. (1994). *Ciencia y política de los montes en España (1875-1936)*. ICONA.
- LORENZETTI, L & SUMI C. «Le Saint-Gothard et la construction d'un paysage de réseaux, XIXe-XXe siècles». En: *Le paysage des réseaux : les routes historiques. Actes du 135e Congrès national des sociétés historiques et scientifiques, « Paysages »*, Neuchâtel, 2010. Paris : Editions du CTHS, 2012. pp. 59-72. (Actes des congrès nationaux des sociétés historiques et scientifiques, 135-9)
- LUSA MONFORTE, G. (2015). «Los tres directores de la Escuela durante la guerra (1936-1939). (III). Santiago Rubió i Tudurí», *Documentos de la Escuela de Ingenieros Industriales*. Núm. 25 (1-110).
- LUSA MONFORTE, G. (2020). «Ferran Cuito Canals, Ingeniero Industrial y Político». *Quaderns d'història de l'enginyeria*, vol. XVIII, p. 91-140.
- *Mapa d'Arquitectura i Paisatge Urbà Noucentistes* (2019). Recurs web.
- MANENT, ALBERT, (1970), «Un segle i mig d'Església catalana. Jesuïtes, il·lustrats, bisbes, integristes... Una conversa amb el Dr. Bonet Baltà» *Serra d'Or, Any XII*, Núm. 128, p. 14-22.
- MARAGALL GORINA, J. (1912). «Montserrat», *Articulos, IV. Obra Completa*. Gustavo Gili Editor, 1912.
- MARAGALL GORINA, J. (1981). «La ciutat del perdó», *Elogi de la paraula i altres assaigs*. Edicions 62.
- MARFANY GARCIA, J. L, (1978). *Aspectes del Modernisme*. Curial.
- MARFANY GARCIA, J. L. (1993). «El paisatge, el nacionalisme i la Renaixença». *Estudi General*, 13, p. 81-96.
- MARFANY GARCIA, J. L. (1995). *La cultura del catalanisme: El nacionalisme català en els seus inicis*. Editorial Empúries.
- MARIN SURROCA, J. (2005). *Recull històric Recolons i Saida. Ribes de Freser*. Ajuntament de Ribes de Freser.
- MARINELLO BONNEFOY, J. C. (2015). *Sindicalismo y violencia en Cataluña 1902-1919*, [Tesi doctoral]. Universitat Autònoma de Barcelona.
- MARTÍ HENNEBERG, J. (1994). *L'excursionisme científic*. Altafulla.
- MARTÍ MARTÍ, C. i BONET BALTA, J. (1990). *L'integrisme a Catalunya, Les grans polèmiques, 1881-1888*. Vicens Vives.
- MARTÍNEZ RAMÍREZ, I. (1999). «Las estaciones del ferrocarril de Zaragoza-Caminreal, vistas por sus autores, los arquitectos Luis Gutiérrez Soto y Secundino Zuazo Ugalde» *Artigrama*, Núm. 14, p. 99-108.
- MASSOT MONTANER, J. (1973). *Aproximació a la historia religiosa de la Catalunya contemporània*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat.

- MASSOT MONTANER, J. (1979). *Els creadors del Montserrat modern. Cent anys al servei de la cultura catalana*, Biblioteca Serra d'Or. Publicacions de l'Abadia de Montserrat.
- MASSOT MONTANER, J. (1983). *L'abat Joseph Deàs*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat.
- MEEKS, C. (1956). *Railroad Station*. Dover Publications.
- MIRET, O. (1931). «Nuria, el nuevo ferrocarril», *Barcelona Atracción. Revista mensual de la Sociedad de Atracción de Forasteros*, núm. 239.
- MOLAS BATLLORI, I. (1971). *Lliga catalana. Una història política de Catalunya de 1901 a 1936, a través de les vicissituds del partit catalanista de més llarga tradició. Volums I i II*. Edicions 62.
- MOLI FRIGOLA, M. (2008). «Els comunals de Queralt, xarnera política entre Espanya i França», *Annals del Centre d'Estudis Comarcals del Ripollès*, p. 373-383.
- MOLLA RUIZ-GÓMEZ, M. (2007). «La Junta Central de Parques Nacionales y la Sierra de Guadarrama», *Ería: revista geogràfica*, p. 161-177.
- MORENO GARRIDO, A. (2010). «El Patronato Nacional de Turismo (1928-1932). Balance económico de una política turística», *Investigaciones de Historia Económica*, p. 103-132.
- MORENO GARRIDO, A. (2018). «La política turística, 1905-1931». En VALLEJO, R. Y LARRINAGA, C. (dirs.). *Los orígenes del turismo moderno en España. El nacimiento de un país turístico 1900-1939*. Sílex Universidad.
- MUNIESA BRITO, B. (1985). *La burguesia catalana ante la II República española: el triunfo de Wagner sobre Verdi*. Anthropos.
- NADAL FARRERAS, J. (2015). «Cultura i turisme al Pirineu: darrere les petjades de Gerbert», *Onzenes Trobades Culturals Pirinenques, Cultura i patrimoni al Pirineu*, p. 127-133.
- NADAL OLLER, J. (2020). *La Hispano Suiza. Esplendor y ruina de una empresa legendaria*. Pasado y Presente.
- NADAL, F. (1994). «Energía eléctrica de Cataluña y la hulla blanca de la Vall Fosca (1911-1925)», en H. CAPEL SÁEZ (DIR.), *Las tres chimeneas*, Vol. II, FECSA.
- NAVARRO DE LUJÁN, V. (2014). *Entre la reforma y la revolución. La labor del Gobierno provisional de la Segunda República Española (abril-octubre, 1931)*, [Tesi doctoral]. Universitat de València.
- NAVASCUÉS PALACIO, P. (1988). Prólogo. *La estación de ferrocarril, puerta de la Ciudad*, p. 7-11.
- NOGUÉ FONT, J. (1991). *Els nacionalismes i el territori*. El Llamp.
- NÚÑEZ BARGUEÑO, N. (2018). «La Reconquista de nuestro territorio cristiano. Espacio urbano y religión en el Congreso Eucarístico Internacional de Madrid, 1911» *Itinerantes: Revista de Historia y Religión* 8, p. 37-63.
- OLLER MORAGAS, N. (ed. 1955). *La febre d'Or*. Editorial Selecta.
- OLMEDO GAYA, A. (2006). *Historia de los Ferrocarriles de Vía Estrecha en España / coord. por MUÑOZ RUBIO, M. Vol. 2*. Empresa Pública, Instituciones y Tecnología.
- PACK, SASHA D. (2010). «Revival of the pilgrimage to Santiago de Compostela: The politics of religious, national and european patrimony, 1879-1988» *The journal of Modern History* 82, p. 335-367.

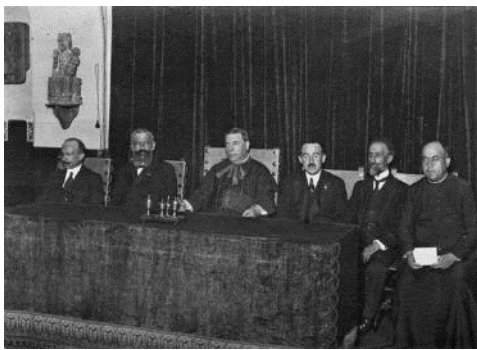
- PALOU RUBIO, S. «La primera experiència de política turística autonòmica». En: VALLEJO, R. Y LARRINAGA, C. (dir.). (2018). *Los orígenes del turismo moderno en España. El nacimiento de un país turístico 1900-1939.*. Sílex Universidad.
- PALOU RUBIO, S. (2011). *Barcelona, destinació turística. Promoció pública, turismes, imatges i ciutat (1888-2010)*, [Tesis Doctoral]. Universitat de Barcelona.
- PALOU RUBIO, S. (2012). *Barcelona, destinació turística. Un segle d'imatges i promoció pública*. Edicions Vitel·la.
- PALOU RUBIO, S. (2021). «Excursionisme, paisatge i organització turística durant la Segona República: la celebració de la conferència pro Costa Brava l'agost de 1935» *Annals de l'Institut d'Estudis Gironins*, Vol. LXII, p. 635-666.
- PASCUAL DOMÈNECH, P. (1998). *La construcción y financiación de la red ferroviaria catalana (1843-1898)*. Monografías de historia industrial. Universitat de Barcelona.
- PASCUAL DOMÈNECH, P. (2016). *El ferrocarril a Catalunya (1848-1935). Una història de la seva explotació*. Vol I. EUMO.
- PASCUAL DOMÈNECH, P. (2016). *El ferrocarril a Catalunya (1848-1935). Una història de la seva explotació*. Vol II. EUMO, 2016.
- PIZZA, A. (1989). *Barcelona 1929-1936: il ponte incompiuto dell'architettura*, [Tesi Doctoral]. Universitat Politècnica de Barcelona.
- PONT GOL, J. (1984). «Recordant els cent anys del naixement del Dr. Cardó. Anys 1918-1936 Una època eclesial en expansió», *Quaderns de Vilaniu*, p. 29-34.
- PRATMARSÓ PARERA, J. (1982). "Raimon Duran i Reynals, arquitecte», *Quaderns d'arquitectura i urbanisme*.
- PRIETO MAZAIIRA, A. (2013). «El pensamiento económico de José Calvo Sotelo», *Studia historica. Historia contemporánea* 31, p. 17-48.
- *Proposición de Victor Balaguer, núm. 52, pàg. 1149, Apéndice segundo.* – Ley sancionada, núm. 85, pàg 2260, apéndice cuarto. «El Congreso queda enterado de que las Secciones en su reunión de 19 de Noviembre de 1881 habían autorizado la lectura de las siguientes proposiciones de ley: Del Sr. Balaguer, autorizando á D. Joaquin Carrera y Sayrol y D. José Maria González para construir un ferro-carril de montaña sistema Riggembach desde la estación de Monistrol al Monasterio de Montserrat»
- PUEYO SÁNCHEZ, J. (2006). «Relaciones interempresariales y consejeros comunes en la banca española del siglo XX», *Investigaciones de historia económica*, p. 137-168.
- PUIGVERT I SOLÀ, J. M. (2002). «Les colònies d'estiuejants (1865-1936)», *Revista de Girona*, Núm. 215, p. 76-82.
- PUIGVERT I SOLÀ, J. M. (2004). «Els esports d'hivern, en una exposició», *Revista de Girona*, Núm. 225, p. 12.
- PUIGVERT I SOLÀ, J. M. (2008). «El agua y el ocio como terapia de salud. las colonias de veraneo de montaña en Cataluña, 1860-1936», p. 121-188. En: Puigvert i Solà J.M. i Figueras Capdevila, N.(Coords.). *Balnearios, veraneo, literatura. Agua y salud en la España contemporánea*. Marcial Pons.
- PUIGVERT I SOLÀ, J. M. (2008). *Josep Danés i Torras: noucentisme i regionalisme arquitectònics*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat.
- PUIGVERT I SOLÀ, J. M. (2016). «Les colònies d'estiueig a la muntanya catalana: salut o bé, oci?», *Plecs d'història local* (163), p. 2-4.

- PUIGVERT I SOLÀ, J. M. (2020). «L'estiueig i el primer turisme a la vall de Ribes (1880-1936)». A J. M. PUIGVERT I SOLÀ, M. SITJAR SERRA, V. ORTA, *Cent anys del tren a Ribes de Freser*. Ajuntament de Ribes de Freser.
- PUIGVERT I SOLÀ, J. M. I FIGUERAS CAPDEVILA, N. (2016). «L'estiueig, objecte d'estudi polièdric», *Plecs d'història local*, (163), p. 1.
- PUIGVERT I SOLÀ, J. M. (2014). “Els arquitectes diocesans i l'arquitectura religiosa contemporània: del pes del passat medieval a la modernitat moderada”, *Plecs d'història local*, (152), p. 152-153.
- PUIGVERT I SOLÀ, J.M. (2023). «La arquitectura contemporánea de alta montaña destinada a usos turísticos. Los alpes como fuente de inspiración paisajística y arquitectónica transnacional (1880-1950)». *Historia Social* (107), p. 129-143.
- PYRAME DE CANDOLE, A. (1833). *Notice sur la route du Saint-Gothard*, *Bibliothèque Universelle*, París (decembre).
- RÀFOLS FONTANALS, J. F. (1956). «Puig i Cadafalch», *Cuadernos de Arquitectura*.
- RAMON ROSÉS, J. (1991). «La banca catalana. De la Febre d'Or a la crisi, 1866-1914», *L'Avenç*, p. 16-22.
- RAMON SOLANS, F. J. (2018), «Religió, modernidad y turismo. Peregrinaciones a España en la segunda mitad del siglo XIX», *Itinerari di ricerca storica*, 32.1, p. 119-127.
- RAMON SOLANS, F. J. (2015). «"El catolicismo tiene masas". Nación, política y movilización en España, 1868-1931». *Historia Contemporánea* 51, p.427-454.
- *Real Acadèmia de la Història*. DBE (recurs electrònic). “Eduard Recasens Mercadé”.
- REINA BERMÚDEZ. V. (1991). «Iglesia y catalanismo político (1874-1912). Discurso de ingreso en la Academia de Jurisprudencia de Cataluña», *Anuario de Derecho Eclesiástico*. Agencia Estatal del Boletín del Estado.
- REIXACH PUIG, R. (2009). *Els orígens del catolicisme social contemporani a Mataró. Dels inicis de la Revolució Industrial a la Primera Guerra Mundial*. Fundació Iluro.
- *Renfe. Parque Motor*. Vol. III. Madrid, 1947.
- REQUESENS PIQUER, J. (1988). «La muntanya, un concepte de pàtria en la Renaixença». *Anuari Verdguer*, Núm. 3, p. 77-101.
- RIEGL, A. (1903/1987). *Der moderne Denkmallcultus. Sein Wesen und seine Entstehung. Wien-Leipzig, 1903. El culto moderno a los monumentos. Caracteres y origen*. Madrid, 1987.
- RODRÍGUEZ ALHARILLA, M. (2015). «El origen de la Casa de Vapores fue una fragata de vela: De J. Julià e Hijo a la Sociedad Anónima de Navegación Transatlántica (1876-1906)», *Barcelona Quaderns d'Història*, 22.
- RODRIGUEZ RODRÍGUEZ, M. C. (2008). «Las relaciones económicas entre Suiza y España. Historia de una neutralidad asimétrica." *Sesión B-14. Economía política de la inversión extranjera en España y desde España, siglos XIX y XX*», XI Congreso de la Asociación Española de Historia Económica.
- RODRÍGUEZ SÁNCHEZ, C. M. (2015). «El catálogo de montes de utilidad pública: evolución histórica, sentido actual y competencias autonómicas sobre el mismo» *Gabilex*, Núm. 1, p. 157-175.
- ROGER, A. (2007). *Breve tratado del paisaje*. Biblioteca Nueva.
- ROMA CASANOVAS, F. (2004). *Del Paradís a la Nació. La muntanya a Catalunya. Segles XV-XX*. Cossetània.

- ROMA CASANOVAS, F. (2010-11). «Descobrir la muntanya, descobrir els Pirineus: de la imatge medieval a l muntanya catalana», *Annals*.
- ROMA CASANOVAS, F. (s/d). *L'excursionisme a Catalunya (1876-1939)*, Edició On-line
- RUBIÓ I TUDURÍ, S. (1927). «Ferrocarrils de muntanya», *Ciència, Revista Catalana de Ciència i Tecnologia*.
- SALA, T. M. (2015). «Els Pirineus i el sentit de Pertinença», *Anuari Verdaguer* 23, p. 369-384.
- SALMERON BOSCH, C. (1986), *El tren de Montserrat. Història del cremallera Monistrol-Montserrat*. Tèrminus.
- SALMERÓN BOSCH, C. (1980). *El cremallera de Nuria*. Terminus.
- SAMBRICIO, C. (1982). «La política urbana de Primo de Rivera: del plan regional a la política de casas barates», *Ciudad y territorio*, 54, p. 33-54.
- SANJUAN MARROQUÍN, J. M. (2018). *Las élites económicas barcelonesas. 1714-1919*, [Tesi doctoral]. Universitat de Barcelona.
- SANTOS SOLLA, X. M. «El turismo religioso, fiestas patronales, Semana Santa, santuarios y peregrinaciones», a VALLEJO, R. I LARRINAGA, C. ED. (2018). *Los orígenes del turismo moderno en España. El nacimiento de un país turístico (1900-1936)*. Sílex Universidad.
- SARDÀ DEXEUS, J. (1990). a SUDRIÀ TRIAY, C. "Los beneficios de España durante la Gran Guerra. Una aproximación a la balanza de pagos española, 1914–1920", *Revista de Historia Economica-Journal of Iberian and Latin American Economic History*.
- SCHAFFER, M. (2001). *America first.: Tourism and national identity, 1880-1940*. Smithsonian Institution Press.
- SCHILD, H. (2012). «Jungfraubahn. Die unvollendete», *Cartographica Helvetica: Fachzeitschrift für Kartengeschichte*, p. 39-49.
- SEGARRA TRIAS, F. (2002). «Arquitectes i enginyers: el control del territori», *Barcelona quaderns d'història*, p. 189-200.
- SOLÀ PARERA, A. (1993). «Informe, crítica i suggeriments sobre la burgesia catalana del segle XIX», *Afers: fulls de recerca i pensament*, 8, p. 419-438.
- SUDRIÀ TRIAY, C. (1990). "Los beneficios de España durante la Gran Guerra. Una aproximación a la balanza de pagos española, 1914–1920", *Revista de Historia Economica-Journal of Iberian and Latin American Economic History*.
- TAFUNELL SAMBOLA, X. (s/d). *Banca i mercat de capitals, 1866-1914*. Gran Enciclopèdia Catalana. Recurs electrònic.
- TALENS ANGLASELL, M. (1944). *Nuria*. Velloso Editor.
- TARÍN-IGLESIAS, J. (1955). *L'Abat Marcet: mig segle de vida montserratina*. Aymà.
- TARRÚS GALTER, J. (1982). «Duran i Reynals: clàssic i eclèctic», *Quaderns d'arquitectura i urbanisme*, p. 31-50.
- TERMES ARDÈVOL, J. (1987). «De la revolució de setembre a la fi de la Guerra Civil (1868-1939)», PIERRE VILAR, DIR., *Història de Catalunya*. Edicions 62.
- TERMES GRAELLS, M. (1983). «El ferrocarril a Igualada: La lluita pel progres (1852-1893)», *Miscellanea Aqualatensia*, núm. 3, p. 229-337.
- TISSOT, L. (2011). «From Alpine tourism to the "Alpinization" of tourism», *Tourism beyond the nation: A transnational approach to european tourism history*. Ed. G.E. Zuelow, Ashgate.

- TISSOT, L. (2000). *Naissance d'une industrie touristique. Les anglais et la Suisse au XIXe siècle*, Editions Payot Lausanne.
- TRIADÚ, J. (1951). *Antologia de la poesia catalana*. Editorial Selecta.
- UCELAY-DA CAL, E. (2016). «Víctor Balaguer, historiador i polític, i la invenció de la retòrica nacionalista catalana. Un assaig d'interpretació», *Cercles. Revista d'Història Cultural*, 19, p. 351-393.
- UCELAY-DA CAL, E. (1982). *La Catalunya populista. Imatge, cultura i política en l'etapa republicana (1931-1936)*. Els Orígens/La Magrana.
- UCELAY-DA CAL, E. (2003). *El imperialismo catalán. Prat de la Riba, Cambó, D'Ors y la conquista de España*. Edhasa
- URTEAGA GONZÁLEZ, L. (2003). «El proceso de electrificación en Cataluña (1881-2000)», SALVADOR TARRAGÓ (ED.), *Obras Públicas en Cataluña: Presente, pasado y futuro*. Barcelona, Real Academia de Ingeniería.
- VACCARO, I. (2008). «Los Pirineos como proyecto de Estado: de municipios comunales, ingenieros forestales, sociedades de propietarios y parques naturales», *Historia Agraria*, 46, p. 17-45.
- VALENTINES ÁLVAREZ, J. I SASTRE JUAN, J. (2019). «The failed Technology Museum of Catalonia. Engineers and the Politics of the Musealization of technology in Barcelona (1929-1937)», *Nuncius*, núm. 34.
- VALLEJO POUSADA, R. «La formación de un sistema turístico nacional» a R. VALLEJO POUSADA, ED. (2018). *Los orígenes del turismo moderno en España: el nacimiento de un país turístico*. Sílex Universidad.
- VALLEJO, R., LIDOSO, E. I VILAR, M. «La dimensión económica del turismo en España» a VALLEJO POUSADA, R. ED. (2018). *Los orígenes del turismo moderno en España: el nacimiento de un país turístico*. Sílex Universidad.
- VIDAL CASELLAS, D. (2005). *L'imaginari monumental i artístic del turisme cultural. El cas de la revista Barcelona Atracció*, [Tesi doctoral]. Universitat de Girona.
- VIDAL ESPAÑÓ, M. (1941). *Electrificación de Ferrocarriles*.
- VIGATO, J.C. (1994). *L'architecture regionaliste. France, 1890-1950*. Norma.
- VILLACORTA HERNÁNDEZ, M. A. (2009). «La financiación por medio de Acciones Privilegiadas. Una reflexión sobre su aplicación en algunas empresas ferroviarias españolas durante el siglo XX», *Pecunia: Revista de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales*. Universidad de León, p. 285-348.
- VILLACORTA HERNÁNDEZ, M. A. (2017). *Necesidad de revisar las cuentas de las empresas ferroviarias españolas como paso previo a su nacionalización*, VII Congreso de Historia Ferroviaria.
- VON BUCH, A. (2007). «In the Image of the Grand Tour: Railway Station Embellishment and the Origins of Mass Tourism», *The Journal of Transport History* 28, no. 2, p. 252-271.
- VON MOOS, BAHN, S. (1992). *Zeit, Architektur. Notizen zu einer Typologie des Hybriden*, Zurich Universität.
- ZOLA, ÉMILE (1894- cast.1934). *Lourdes*. M. Aguilar editor.

Apèndix 1. Selecció gràfica



1— El bisbe d'Urgell, Joan Baptista Benlloch Vivó, acompanyat de Mn. Joan Alsina, presenten el projecte d'engrandiment i reforma del Santuari de Núria al Centre Excursionista de Catalunya, el 30 de juny de 1916.

AFB3-117 Editorial López



2— El bisbe d'Urgell Joan Benlloch i Vivó, a cavall, acompanyat del seu seguici, entre Queralbs i Núria. Estiu 1916.

AFB3-394 Oleguer Junyent Sans



3— Comissió de replantejament del funicular de Núria que promovia Frederic Cusidó. Estiu de 1916.

AFB3-117 Editorial López



4— Comissió de replantejament del funicular de Núria promogut per Frederic Cusidó. Estiu de 1916.

AFB3-117 Editorial López



5— Comissió de replantejament del funicular de Núria promogut per Frederic Cusidó. Estiu de 1916.

AFB3-117 Editorial López



6— El bisbe d'Urgell, Justí Guitart Viladerbó en la solemne benedicció de les obres. Hi distingim El bisbe Justí Guitart Vilardebó, Ignasi M. Despujol Sabater, Josep Rogent Pedrosa, Joan Rogent Massó, Damià Mateu Bisa i Francesc Maspons Anglasell. 24 de maig de 1928.

ANC. Fons Josep Maria Sagarra i Plana.
ANC1-585/N-17348



7— Visita a les obres de construcció del ferrocarril Ribes-Núria. Desembre 1929

ANC. Fons Josep Maria Sagarra i Plana.
ANC1-585-N-20103



8— Visita a les obres de construcció del ferrocarril Robes-Núria. Al centre del grup, Josep Rogent Pedrosa. Desembre 1929.

ANC. Fons Josep Maria Sagarra i Plana.
ANC1-585-N-20104



9— Visita a les obres del cremallera, organitzada per a la premsa. En primer terme, Francesc Maspons Anglasell. 28 i 29 de setembre de 1929.

ANC. Fons Josep Maria Sagarra i Plana.
ANC1-585/N-17396



10— Visita a les obres del cremallera, organitzada per a la premsa el 28 i 29 de setembre de 1929.

ANC. Fons Josep Maria Sagarra i Plana.
ANC1-585/N-17388



11— Consell d'Administració d'FMGP, durant la visita a les obres. D'esquerra a dreta: Desconegut, Damià Mateu Bisa, desconegut, Josep Rogent Pedrosa, Joan Rogent Massó, Francesc Maspons Anglasell, desconegut, Ramon Surinach Senties, desconegut. 28 i 29 de setembre de 1929.

ANC. Fons Josep Maria Sagarra i Plana.
ANC1-585/N-17393



12— Visita a les obres del cremallera, organitzada per a la premsa el 28 i 29 de setembre de 1929.

ANC. Fons Josep Maria Sagarra i Plana.
ANC1-585/N-17395



12— Ignasi Despujol i de Sabater, capità general de Catalunya, amb Justí Guitart Vilardebó, bisbe d'Urgell, al seu darrere, Josep Rogent Pedrosa. També hi ha Damià Mateu Bisa i Francesc Maspons Anglasesell, entre d'altres, en una visita a les obres del ferrocarril. Queralbs, estiu de 1930.

ANC. Fons Josep Maria Sagarra i Plana. ANC1-585-N-17051



13— Construcció del pont sobre el Freser, a Ribes. En primer terme l'escorxador municipal, fet a partir d'un projecte de l'arquitecte Raimon Duran i Reynals i l'enginyer Cèsar Molinas. Agost de 1929.

ANC. AFI 757 FGC PB04.631



14— Primeres obres dutes a terme per Construcciones y F.A., a tocar de l'estació del ferrocarril Transpirinenc, a Ribes de Freser. Agost de 1928.

ANC. AFI 757 FGC PB04.631



15— Construcció del pont sobre el Freser, a Ribes. Agost de 1929.

ANC. AFI 757 FGC PB04.631



16— Pont sobre la carretera nacional 152. Setembre de 1929.

ANC. AFI 757 FGC PB04.631



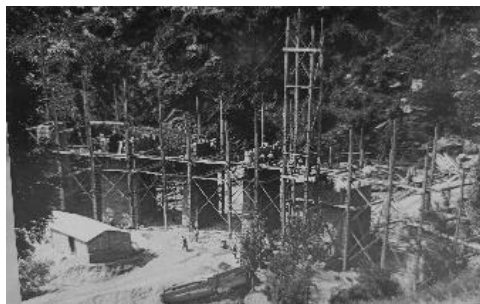
17— Treballs de construcció de la línia prop del canal Recolons. Aquest terraplè seria escombrat per les riades de 1941. Agost de 1929.

ANC. AFI 757 FGC PB04.631



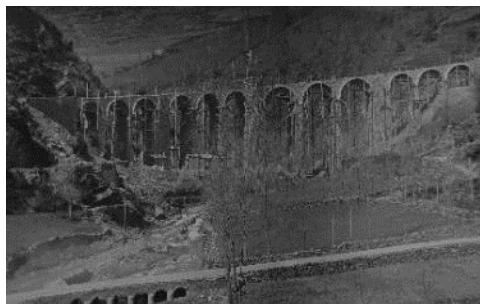
18— Procés de construcció del viaducte del Tosa. Agost de 1929

ANC. AFI 757 FGC PB04.631



19— Procés de construcció del viaducte del Tosa.

ANC. AFI 757 FGC PB04.631



20— Procés de construcció del viaducte del Tosa.

ANC. AFI 757 FGC PB04.631



21— Procés de construcció del viaducte del Tosa.

ANC. AFI 757 FGC PB04.631



22— Creuament de la línia del ferrocarril amb el camí veïnal de Ribes de Freser a Queralbs. Setembre de 1929.

ANC. AFI 757 FGC PB04.631



23— Explanació de la línia a la sortida de Queralbs, en direcció a Núria. Agost de 1929.

ANC. AFI 757 FGC PB04.631



24— Obres de construcció de la línia.

ANC. AFI 757 FGC PB04.631



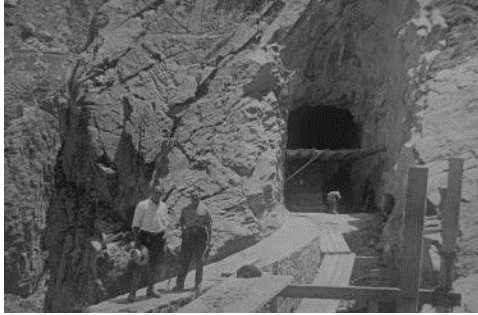
25— Obres de construcció de la línia al Roc del Dui.

ANC. AFI 757 FGC PB04.631



26— Pont per a doble via sobre el riu Núria.

ANC. AFI 757 FGC PB04.631



27— Montserrat Fenech Muñoz acompanyat, probablement, de Josep Danés i Torras, en la boca nord del túnel de Fontalba. Estiu de 1930.

ANC. AFI 757 FGC PB04.631



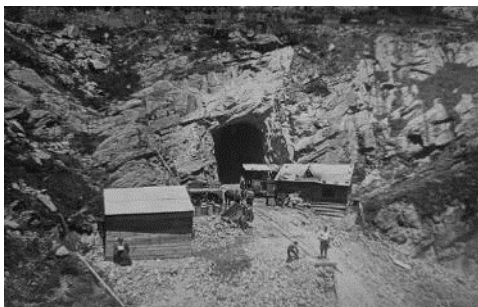
28— Obres de construcció al Salt del Sastre.

ANC. AFI 757 FGC PB04.631



29— Obres de construcció al Salt del Sastre.

ANC. AFI 757 FGC PB04.631



30— Construccions auxiliars per l'emmagatzemament de la dinamita i dels compressors.

ANC. AFI 757 FGC PB04.631



31— Obres de construcció prop del Pla de Sallent.

ANC. AFI 757 FGC PB04.631



32— Obres de construcció prop del Pla de Sallent.

ANC. AFI 757 FGC PB04.631



33— Pont sobre el riu Núria, previst per a doble via.

ANC. AFI 757 FGC PB04.631



34— Obres prop del Salt de Sastre.

ANC. AFI 757 FGC PB04.631



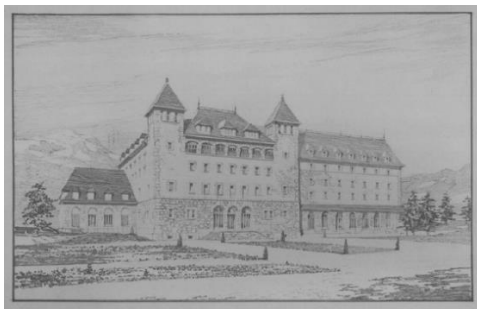
35— Directius i periodistes en una visita a les obres. Data no coneguda.

ANC. AFI 757 FGC PB04.631



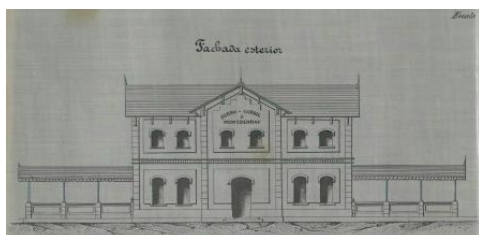
35— Proposta de Raimon Duran i Reynals per a un hotel de muntanya que FMGP preveia construir a Finestrelles (Pla dels Eugassers, detall).

FGC Fons FMGP [3011/09]



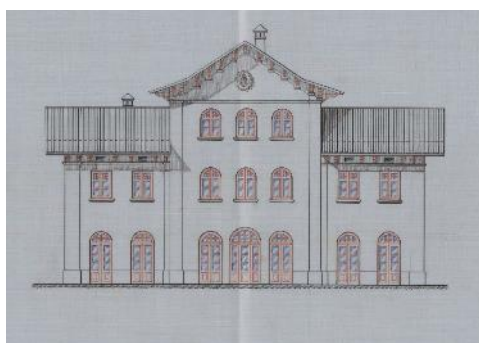
36— Proposta de Raimon Duran i Reynals per a un hotel de muntanya que FMGP preveia construir a Finestrelles (Pla dels Eugassers, detall).

FGC Fons FMGP [3011/09]



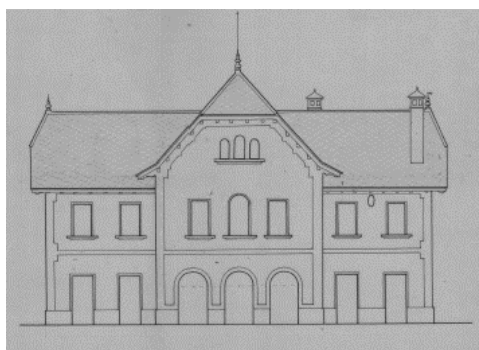
37— Projecte de Joaquim Carrera Sairol per a l'estació de Monistrol, al ferrocarril de Montserrat, del 1880, que va ser parcialment executat per FMGP, el 1892.

FGC Fons FMGP [8002/01]



38— Projecte d'autoria desconeguda, aprovat en primera instància per FMGP per a l'estació de Ribes-Vila, el 27 de juliol de 1928 (detall). Hi podem observar la voluntat de mantenir la relació amb els edificis de la línia de Montserrat (imatge anterior).

FGC Fons FMGP [1014/04]



39— Projecte de l'arquitecte Josep Riera Ragner per a l'estació de Ribes Vila, que va ser desestimat. Datat el 20 de novembre de 1929 (detall).

FGC Fons FMGP [1014/07]



40 — Estació de Ribes Vila, construïda a partir d'un projecte de l'arquitecte Raimon Duran i Reynals.

ANC. AFI 757 FGC PB04.631



41— Esbós de Raimon Duran i Reynals per a l'estació de Ribes-Vila (detall).

FGC Fons FMGP [1014/07]



42— Obres de construcció de l'estació de Ribes Vila. Setembre de 1930.

ANC. AFI 757 FGC PB04.631



43— Els tallers d'FMGP a Ribes-Vila, acabats de construir. Setembre de 1930.

ANC. AFI 757 FGC PB04.631



44— Els tallers d'FMGP a Ribes-Vila, en construcció. Abril de 1930.

ANC. AFI 757 FGC PB04.631



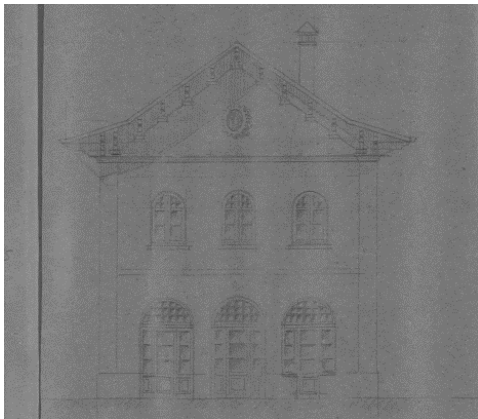
45— Els tallers d'FMGP a Ribes-Vila, en construcció. Abril de 1930.

ANC. AFI 757 FGC PB04.631



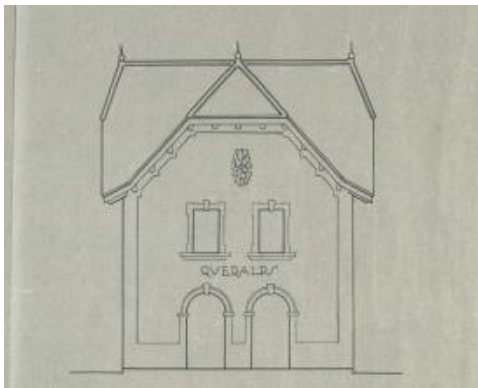
46— Els tallers d'FMGP a Ribes-Vila, en construcció. Juliol de 1930.

ANC. AFI 757 FGC PB04.631



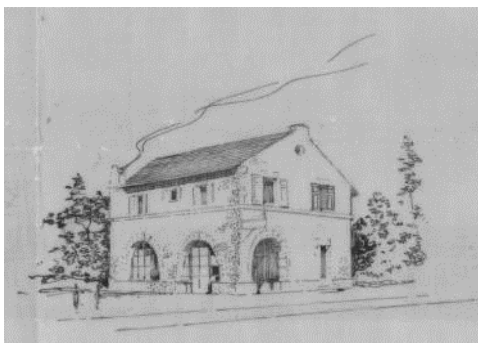
47— Projecte d'autoria desconeguda per al baixador de Queralbs. Probablement va ser la primera proposta que es va presentar, el 1928 (detall).

FGC Fons FMGP [2002/18]



48— Proposta de Josep Riera Raguer per al baixador de Queralbs, que va ser desestimada per FMGP (detall).

FGC Fons FMGP [2002/18]



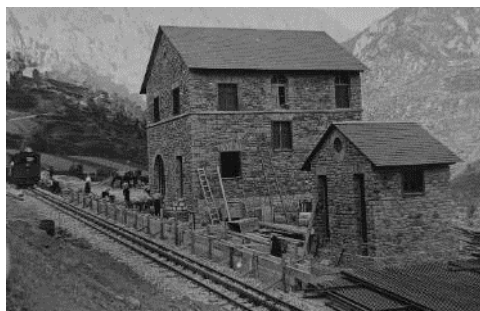
49— Esbós de Raimon Duran i Reynals per al baixador de Queralbs (detall).

FGC Fons FMGP [2002/18]



50— Estació de Queralbs, en construcció.
Estiu de 1930.

ANC. AFI 757 FGC PB04.631



51— Baixador de Queralbs. Tardor de
1930.

ANC. AFI 757 FGC PB04.631



52— Versió aprovada per FMGP per a
l'estació de Núria. Projecte de l'arquitecte
Josep Danés i Torras (detall). Datat l'11 de
juliol de 1930 i aprovat el 30 de gener de
1931.

FMGP [2008/01]



53— Versió aprovada per FMGP per a
l'estació de Núria. Projecte de l'arquitecte
Josep Danés i Torras (detall). Datat l'11 de
juliol de 1930 i aprovat el 30 de gener de
1931.

FMGP [2008/01]



54— Projecte de Josep Danés i Torras per
a l'estació de Núria, que va ser descartat.
S'hi observa la gran marquesina de fusta
que havia de cobrir les vies generals
(detall). Datat el 5 de maig de 1930.

FMGP [2008/02]



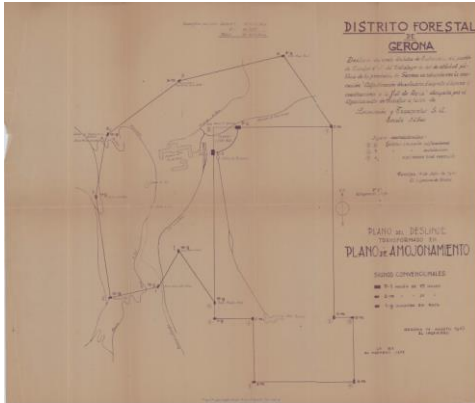
55— Projecte de Josep Danés i Torras per
a l'estació de Núria, que va ser descartat.
S'hi observa la gran marquesina de fusta
que havia de cobrir les vies generals
(detall). Datat el 5 de maig de 1930.

FMGP [2008/02]



56— El que havia estat dormitori de treballadors al Pla de Sallent va esdevenir l'estació terminal de la línia, a Núria.

ANC. AFI 757 FGC PB04.631



57— Amidaments definitius per determinar els límits de les concessions del bisbe d'Urgell i les de Locomoción y Transportes, SA, el 1945, el resultat de la concessió feta per l'Ajuntament de Querallbs el 1934.

FGC Fons FMGP [5010/03]

Apèndix 2. Inventari del patrimoni industrial de la línia Ribes-Queralbs-Núria¹¹³³

Elements inventariats: introducció

Segons la UNESCO l'autenticitat d'un element patrimonial és defineix per la continuïtat d'atributs relacionats amb la forma, disseny, materials, substàncies, l'ús, funcions, tradicions, tècniques, ubicació, espai, esperit i sentiment. És a dir la capacitat dels seus atributs per transmetre valors culturals. Per considerar un bé patrimonial com a autèntic, cal que tinguem en compte aspectes com l'originalitat dels materials amb què va ser construït, la història de l'objecte d'estudi, la manera en què ha envellit i canviat amb el temps. En un monument o lloc geogràfic considerat com a obra d'art, per exemple, s'han de tenir en compte, entre altres coses, el procés creatiu, estètic i poètic que el va produir com a objecte genuí del context històric, social o polític de l'època que inclouria a més el pas del temps, per aquesta raó, una rèplica o un objecte idèntic no té aquest valor d'autenticitat. Així doncs, també per als elements que componen el ferrocarril Ribes-Núria, en tant que patrimoni cultural, considerarem quatre aspectes fonamentals per determinar-ne l'autenticitat: l'autenticitat en el disseny, en els materials, en la construcció o fabricació i autenticitat de l'entorn. No obstant això, tot i que l'objecte de l'avaluació contingui en si mateix els dits valors, l'avaluació també ha de tenir en compte uns altres, de caire social, cultural, polític i històric que constitueixen les circumstàncies que van acollir la construcció o fabricació del bé. Per tant, els hem incorporat en la composició de la fitxa i per ressaltar-los presentem la classificació de criteris següent, amb una avaluació qualitativa final.

¹¹³³ L'inventari ha estat realitzat amb la col·laboració d'Eduard Caballé Colom, investigador a l'ICRPC-CERCA. Els identificadors que apareixen en els llistats es corresponen amb el número de fitxa de l'inventari Sistema 4. Unitat 9. El tren cremallera al Santuari de Núria (2022) FGC/ICRPC-CERCA

Críteris de classificació i avaluació

Categoria		No avalua
	Subcategoria	No avalua
Tipologia	Denotativa	No avalua
	Connotativa	Avalua
Conservació i intervenció		Avalua
Ús actual		Avalua
Entorn i context		No avalua
Autoria estricta		Avalua
Protecció		No avalua

Els elements inventariats: categories

Els elements que formen part d'aquest inventari els hem classificat en tres categories generals –immaterial, moble i immoble— que al seu torn hem subdividit per agrupar-los en un conjunt de sis categories específiques, les *subcategories*. De les sis, una categoria inclou els elements inventariats del patrimoni immaterial. Dues categories més registren els béns mobles, especialment, el material mòbil —locomotores, cotxes i vagons— i els diferents objectes, tècnics i/o artístics, que han estat preservats. Encara n'hem proposat unes altres dues, aquestes de béns immobles, que hem denominat, per la seva especificitat ferroviària, *instal·lacions fixes de la infraestructura* o *instal·lacions fixes de la superestructura*. Finalment, una categoria de béns immobles *altres* aplega les construccions o edificacions que tenen, o han tingut, alguna relació amb F.M.G.P., sense que necessàriament en pertanyin.

La línia de Núria es troba en explotació comercial i aquest és un fet que condiciona radicalment la composició de qualsevol inventari de patrimoni cultural que aplegui els seus béns. L'adequació necessària i permanent als requeriments de seguretat i eficiència en el transport ferroviari ha provocat la substitució progressiva de tots els elements sotmesos a desgast o obsolescència. Per aquest motiu no hi trobarem, en aquest document, cap representació d'alguns elements característics de l'explotació ferroviària, especialment, els que pertanyen a la superestructura del ferrocarril. Com succeeix amb el

material mòbil, els aparells de via o de l'electrificació que observem en el present, per posar només tres exemples, no tenen res a veure amb els que van disposar-se en els primers temps de la línia, per la qual cosa no han estat inclosos en aquest inventari. Per tant la categoria de superestructura la componen, majoritàriament, els passos a nivell perquè, tot i que tampoc no conserven cap element original, sí mantenen un record del motiu original de la seva construcció: els camins.

Pel que fa als béns mobles els hem aplegat en dues categories, la de material mòbil i la d'objectes diversos. Aquesta última acull els elements que es troben al «Museu del Cremallera» i la fitxa respectiva fa una anàlisi succinta d'aquest espai a Ribes Vila.

Una darrera categoria es correspon amb els béns immaterials, que els entenem, per a aquest inventari, com l'expressió d'una pràctica, saber i tècnica, relacionada amb F.M.G.P. i el seu ferrocarril, transmesa per les generacions precedents.

Quadre descriptiu d'elements, segons categoria i subcategoria

Categoria	Subcategoria	Descripció
Béns immobles.	Altres.	Construccions i/o edificacions amb alguna relació amb la línia del ferrocarril.
Béns immobles.	Instal·lacions fixes; infraestructura de la línia del ferrocarril.	Obres de fàbrica i de terres que constitueixen el camí del ferrocarril.
Béns immobles.	Instal·lacions fixes; superestructura de la línia del ferrocarril.	Elements que permeten la circulació del ferrocarril, com ara els rails, les travesses, els aparells de via, la senyalització o l'electrificació, entre d'altres.
Béns mobles.	Material mòbil	Les locomotores, cotxes i vagons del ferrocarril.
Béns mobles.	Objectes diversos.	Creacions de forma que es corresponen amb models i/o dissenys de caràcter artístic o industrial.
Béns immaterials.		Entesos, per a aquest inventari, com l'expressió d'una pràctica, saber o tècnica transmesa per les generacions precedents.

Relació d'elements, per categoria

Béns immaterials

RN-PIM-01	XIULET DE LES LOCOMOTORES
RN-PIM-02	BARRACA D'OBRERS DEL PLA DE SALLEN

RN-PIM-03	EMPLAÇAMENT PREVIST INICIALMENT PEL BAIXADOR DE RIBES VILA
RN-PIM-04	FUNICULAR AL COLL DE FINESTRELLES (PROJECTE NO CONSTRUÏT)
RN-PIM-05	GRAN HOTEL AL COLL DE FINESTRELLES (PROJECTE NO CONSTRUÏT)
RN-PIM-06	FUNICULAR DE L'HOTEL PUIGMAL

Béns immobles

RN-BIM-1	EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ DE RIBES ENLLAÇ
RN-BIM-2	PAS A NIVELL. CAMÍ VEÏNAL DE CAMPelles
RN-BIM-3	PAS INFERIOR DE LA CARRETERA DE BARCELONA A PUIGCERDÀ. TRAM METÀL·LIC
RN-BIM-4	PONT SOBRE EL RIU FRESER
RN-BIM-5	PAS A NIVELL. CAMÍ VEÏNAL DE BRUGUERA
RN-BIM-6	CANELLA. PAS DE BRUGUERA
RN-BIM-7	PAS SUPERIOR. CAMÍ DEL CAMP RODÓ
RN-BIM-8	CANELLA ABANS DEL PAS DE LA MARGARIDETA
RN-BIM-9	PAS INFERIOR. CAMÍ DE LA MARGARIDETA
RN-BIM-10	MUR DE CONTENCIÓ (DEIXALLERIA)
RN-BIM-11	CLAVEGUERÓ DE DESGUÀS EN EL MUR DE CONTENCIÓ
RN-BIM-12	DIPÒSIT I TALLER. ESTACIÓ DE RIBES VILA
RN-BIM-13	CARRO TRANSBORDADOR
RN-BIM-14	COTXERES. ESTACIÓ DE RIBES VILA
RN-BIM-15	MAGATZEM. ESTACÓ DE RIBES VILA
RN-BIM-16	EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ DE RIBES VILA
RN-BIM-17	LATRINES. ESTACIÓ RIBES VILA
RN-BIM-18	PAS A NIVELL. ESTACIÓ RIBES VILA
RN-BIM-19	PONT SOBRE EL SEGADELL
RN-BIM-20	MURO DE DEFENSA. ESTACIÓ DE RIBES VILA
RN-BIM-21	PAS A NIVELL. CARRETERA DE PARDINES
RN-BIM-22	PAS A NIVELL PARTICULAR VENTAIOLA (I)
RN-BIM-23	PAS A NIVELL PARTICULAR VENTAIOLA (II)
RN-BIM-24	PONTÓ. PAS DE VENTAIOLA
RN-BIM-25	PONT DE DOS TRAMS SOBRE EL FRESER
RN-BIM-26	VIADUCTE DE RIALB
RN-BIM-27	BAIXADOR DE RIALB
RN-BIM-28	PAS A NIVELL. CARRETERA DE QUERALBS
RN-BIM-29	TRINXERA EXCAVADA ABANS DEL TÚNEL DE RIALB
RN-BIM-30	TÚNEL DE RIALB
RN-BIM-31	PAS A NIVELL. PISTA FORESTAL DE VILAMANYA
RN-BIM-32	PAS A NIVELL CAMÍ VEÏNAL DE VILAMANYA

RN-BIM-33	INICI/ FINAL DEL TRAM DE CREMALLERA
RN-BIM-34	VIADUCTE DEL TOSA
RN-BIM-35	PAS A NIVELL CAMÍ VEINAL DE QUERALBS (I)
RN-BIM-36	TÚNEL DE QUERALBS
RN-BIM-37	PAS A NIVELL CAMÍ VEINAL DE QUERALBS (II)
RN-BIM-38	SUBESTACIÓ CONVERTIDORA DE QUERALBS
RN-BIM-39	EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ DE QUERALBS
RN-BIM-40	LATRINES. ESTACIÓ DE QUERALBS
RN-BIM-41	PAS A NIVELL. CARRETERA DE RIBES A QUERALBS
RN-BIM-42	PAS A NIVELL CAMI RAMADER
RN-BIM-43	PAS A NIVELL CAMI RAMADER
RN-BIM-44	PAS A NIVELL CAMI RAMADER
RN-BIM-45	PAS A NIVELL CAMI RAMADER
RN-BIM-46	PONTÓ DEL TORRENT DE RUÏRA (I)
RN-BIM-47	PAS A NIVELL CAMI RAMADER
RN-BIM-48	CORBA DELS NÍNIXOLS
RN-BIM-49	PONT NOU DE TRES TRAMS DE FORMIGÓ, EN CORBA
RN-BIM-50	TÚNEL DEL ROC DUI
RN-BIM-51	TRINXERA DE LA CABRA
RN-BIM-52	TÚNEL DEL NAVARRO
RN-BIM-53	TÚNEL DE FENECH
RN-BIM-54	MUR DE CONTENCIÓ DE 1952 KM 9
RN-BIM-55	PONT «DESCONEGUT»
RN-BIM-56	TRAM ARTIFICIAL DEL TÚNEL DE FONTALBA
RN-BIM-57	TÚNEL DE FONTALBA
RN-BIM-58	PONTÓ FONTALBA
RN-BIM-59	PONT METÀL·LIC RECENT, APLICACIÓ DE DESGUÁS
RN-BIM-60	BARRACA I BAIXADOR DE FONTALBA
RN-BIM-61	TÚNEL DEL SALT DEL SASTRE
RN-BIM-62	TRAM DE TÚNEL ARTIFICIAL AL TÚNEL DEL SALT DEL SASTRE. MUR DE CONTENCIÓ.
RN-BIM-63	CASETA DE VIA I OBRES «MATAGALLS»
RN-BIM-64	PONTÓ CAU DE CAVALL 1
RN-BIM-65	PONTÓ CUA DE CAVALL 2
RN-BIM-66	PONT SOBRE EL RIU NÚRIA
RN-BIM-67	PONT DEL TORRENT DE FONT NEGRA,
RN-BIM-68	TÚNEL DE FONT NEGRA
RN-BIM-69	DEFENSA CONTRA LES ALLAUS DE NEU. TÚNEL ARTIFICIAL 1
RN-BIM-70	MUR DEL TÚNEL ARTIFICIAL 1
RN-BIM-71	DEFENSA CONTRA LES ALLAUS DE NEU. TÚNEL ARTIFICIAL 2
RN-BIM-72	CLAVEGUERA. TÚNEL DE LA CREU D'EN RIBA
RN-BIM-73	TÚNEL DE LA CREU D'EN RIBA

RN-BIM-74	LLAC ARTIFICIAL DE NÚRIA
RN-BIM-75	PAS A NIVELL
RN-BIM-76	PONT D'ENLLAÇ ENTRE L'ESTACIÓ DEL FERROCARRIL I EL SANTUARI DE NÚRIA
RN-BIM-77	EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ NÚRIA

Béns mobles

RN-BMO-01	LOCOMOTORES
RN-BMO-03	COTXES
RN-BMO-04	VAGONS
RN-BMO-02	LLEVANEUS
RN-BMO-05	MUSEU DEL CREMALLERA
RN-RMO-06	PLACA INFORMATIVA «ALTURES GEOGRÀFIQUES»
RN-BMO-07	LOCOMOTORA F.M.G.P. 6

Subcategoria

Altres

RN-BIM-74	LLAC ARTIFICIAL DE NÚRIA
RN-BIM-76	PONT D'ENLLAÇ ENTRE L'ESTACIÓ DEL FERROCARRIL I EL SANTUARI DE NÚRIA

Instal·lacions fixes.; infraestructura de la línia del ferrocarril

RN-BIM-1	EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ DE RIBES ENLLAÇ
RN-BIM-3	PAS INFERIOR DE LA CARRETERA DE BARCELONA A PUIGCERDÀ. TRAM METÀL·LIC
RN-BIM-4	PONT SOBRE EL RIU FRESER
RN-BIM-6	CANELLA. PAS DE BRUGUERA
RN-BIM-7	PAS SUPERIOR. CAMÍ DEL CAMP RODÓ
RN-BIM-8	CANELLA ABANS DEL PAS DE LA MARGARIDETA
RN-BIM-9	PAS INFERIOR. CAMÍ DE LA MARGARIDETA
RN-BIM-10	MUR DE CONTENCIÓ (DEIXALLERIA)
RN-BIM-11	CLAVEGUERÓ DE DESGUÀS EN EL MUR DE CONTENCIÓ
RN-BIM-12	DIPÒSIT I TALLER. ESTACIÓ DE RIBES VILA
RN-BIM-13	CARRO TRANSBORDADOR
RN-BIM-14	COTXERES. ESTACIÓ DE RIBES VILA
RN-BIM-15	MAGATZEM. ESTACÓ DE RIBES VILA
RN-BIM-16	EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ DE RIBES VILA
RN-BIM-17	LATRINES. ESTACIÓ RIBES VILA
RN-BIM-19	PONT SOBRE EL SEGADELL

RN-BIM-20	MURO DE DEFENSA. ESTACIÓ DE RIBES VILA
RN-BIM-24	PONTÓ. PAS DE VENTAIOLA
RN-BIM-25	PONT DE DOS TRAMS SOBRE EL FRESER
RN-BIM-26	VIADUCTE DE RIALB
RN-BIM-27	BAIXADOR DE RIALB
RN-BIM-29	TRINXERA EXCAVADA ABANS DEL TÚNEL DE RIALB
RN-BIM-30	TÚNEL DE RIALB
RN-BIM-34	VIADUCTE DEL TOSA
RN-BIM-36	TÚNEL DE QUERALBS
RN-BIM-38	SUBESTACIÓ CONVERTIDORA DE QUERALBS
RN-BIM-39	EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ DE QUERALBS
RN-BIM-40	LATRINES. ESTACIÓ DE QUERALBS
RN-BIM-46	PONTÓ DEL TORRENT DE RUÏRA (I)
RN-BIM-48	CORBA DELS NÍNOLS
RN-BIM-49	PONT NOU DE TRES TRAMS DE FORMIGÓ, EN CORBA
RN-BIM-50	TÚNEL DEL ROC DUI
RN-BIM-51	TRINXERA DE LA CABRA
RN-BIM-52	TÚNEL DEL NAVARRO
RN-BIM-53	TÚNEL DE FENECH
RN-BIM-55	PONT «DESCONEGUT»
RN-BIM-57	TÚNEL DE FONTALBA
RN-BIM-58	PONTÓ FONTALBA
RN-BIM-59	PONT METÀL·LIC RECENT, APLICACIÓ DE DESGUÁS
RN-BIM-60	BARRACA I BAIXADOR DE FONTALBA
RN-BIM-61	TÚNEL DEL SALT DEL SASTRE
RN-BIM-63	CASETA DE VIA I OBRES «MATAGALLS»
RN-BIM-65	PONTÓ CUA DE CAVALL 2
RN-BIM-66	PONT SOBRE EL RIU NÚRIA
RN-BIM-67	PONT DEL TORRENT DE FONT NEGRA,
RN-BIM-68	TÚNEL DE FONT NEGRA
RN-BIM-70	MUR DEL TÚNEL ARTIFICIAL 1
RN-BIM-72	CLAVEGUERA. TÚNEL DE LA CREU D'EN RIBA
RN-BIM-73	TÚNEL DE LA CREU D'EN RIBA
RN-BIM-77	EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ NÚRIA

Instal·lacions fixes.; superestructura de la línia del ferrocarril

RN-BIM-2	PAS A NIVELL. CAMÍ VEÏNAL DE CAMPelles
RN-BIM-5	PAS A NIVELL. CAMÍ VEÏNAL DE BRUGUERA
RN-BIM-18	PAS A NIVELL. ESTACIÓ RIBES VILA
RN-BIM-21	PAS A NIVELL. CARRETERA DE PARDINES
RN-BIM-22	PAS A NIVELL PARTICULAR VENTAIOLA (I)

RN-BIM-23	PAS A NIVELL PARTICULAR VENTAIOLA (II)
RN-BIM-28	PAS A NIVELL. CARRETERA DE QUERALBS
RN-BIM-31	PAS A NIVELL. PISTA FORESTAL DE VILAMANYA
RN-BIM-32	PAS A NIVELL CAMÍ VEINAL DE VILAMANYA
RN-BIM-33	INICI/ FINAL DEL TRAM DE CREMALLERA
RN-BIM-35	PAS A NIVELL CAMÍ VEINAL DE QUERALBS (I)
RN-BIM-37	PAS A NIVELL CAMÍ VEINAL DE QUERALBS (II)
RN-BIM-41	PAS A NIVELL. CARRETERA DE RIBES A QUERALBS
RN-BIM-42	PAS A NIVELL CAMI RAMADER
RN-BIM-43	PAS A NIVELL CAMI RAMADER
RN-BIM-44	PAS A NIVELL CAMI RAMADER
RN-BIM-45	PAS A NIVELL CAMI RAMADER
RN-BIM-47	PAS A NIVELL CAMI RAMADER
RN-BIM-54	MUR DE CONTENCIÓ DE 1952 KM 9
RN-BIM-56	TRAM ARTIFICIAL DEL TÚNEL DE FONTALBA
RN-BIM-62	TRAM DE TÚNEL ARTIFICIAL AL TÚNEL DEL SALT DEL SASTRE. MUR DE CONTENCIÓ.
RN-BIM-64	PONTÓ CAU DE CAVALL 1
RN-BIM-69	DEFENSA CONTRA LES ALLAUS DE NEU. TÚNEL ARTIFICIAL 1
RN-BIM-71	DEFENSA CONTRA LES ALLAUS DE NEU. TÚNEL ARTIFICIAL 2
RN-BIM-75	PAS A NIVELL

Material mòbil

RN-BMO-01	LOCOMOTORES E-1 a E-4
RN-BMO-03	COTXES
RN-BMO-04	VAGONS
RN-BMO-02	LLEVANEUS
RN-BMO-07	LOCOMOTORA F.M.G.P. 6

Objectes diversos

RN-BMO-05	MUSEU DEL CREMALLERA
RN-RMO-06	PLACA INFORMATIVA «ALTURES GEOGRÀFIQUES»

Els elements inventariats: tipologies

La tipologia dels elements inventariats constitueix, per a nosaltres, un factor clau en la seva valoració qualitativa. Cadascun dels elements pot ser descrit per la seva característica formal, *denotativa* —d'un pont en direm que és una obra de fàbrica amb llums iguals o superior a 10 metres— però també per unes altres característiques que se

li afegeixen en una successió d'efectes complexos que tenen a veure amb el pas del temps, amb la seva integració en el marc físic, amb la percepció que les persones en tenen, en definitiva, per la construcció simbòlica que se'n pugui fer i que en direm *connotatives*. Perquè si només afirméssim, per exemple, que el del Tosa és un viaducte, sentiríem que no el representem de manera adequada si no considerem també la seva petja en el paisatge, o l'enginyeria agosarada que creien construir els que van projectar-lo o, fins i tot, la percepció que se'n du el viatger quan el travessa, que el converteix en una més de les emocions perceptives de l'ascensió a ferroviària a Núria. Diem, doncs, manllevant un altre concepte de la lingüística, que els elements que formen part d'aquest inventari poden presentar diferents graus de polisèmia. Aleshores, és a partir del grau de polisèmia de l'element que podrem avaluar el seu valor patrimonial. Com més atributs connotatius s'afegeixin a l'atribut denotatiu, més valor patrimonial li podrà ser concedit a l'element i, de retruc, a tot el conjunt de la línia del ferrocarril.

La tipologia denotativa (atribut)

Pel que fa la descripció tipològica dels elements de l'inventari, per als de tipologia denotativa, ens hem servit dels descriptors més comuns d'entre els que componen la infraestructura i la superestructura del ferrocarril (Batlle, 1986). En el cas dels béns mobles hem procedit de la mateixa manera, amb una simplificació voluntària per tal d'obtenir uns resultats clars. Hem afegit un descriptor *signes distintius*, del patrimoni immaterial, que hem considerat adient per a un tipus d'element altament singular que es tothora present a la Vall de Núria des de 1931: el xiulet del ferrocarril cremallera.

Quadre descriptiu de tipologies denotatives (atribut)

Altres béns immobles, aliens al ferrocarril.	Edificacions i/o construccions no ferroviàries, amb relacions en l'explotació ferroviària.
Canella	Tubs de secció circular de diàmetre inferior a 2 m. per al pas d'aigües d'escorrentia
Claveguera.	Obres de fàbrica amb llums entre 1 i 3 m.
Cotxes.	Vehicle ferroviari destinat al transport de viatgers.
Creacions de forma.	Models i dissenys artístics i/o industrials.
Estació; andanes.	Construcció feta a la vora de la via i un xic elevada per facilitar l'accés dels viatgers als vehicles ferroviaris.
Estació; construccions	Elements d'enginyeria relacionats amb l'explotació del ferrocarril.

auxiliars del
ferrocarril.

Estació; cotxeres i magatzems.	Coberts per estacionar vehicles o mercaderies a recer.
Estació; dipòsits i tallers.	Dependències per a la conservació, manteniment i reparació de locomotores.
Estació; edifici de viatgers i/o latrines.	Edifici principal d'una estació en el qual s'hi atén el públic.
Locomotores.	Vehicle ferroviari dedicat exclusivament a remolcar altres vehicles.
Material de via.	Vehicles ferroviaris auxiliars autopropulsats, o no, com llevaneus, dresines o batonadores.
Pas a nivell.	Encreuaments a un mateix nivell.
Pont.	Obres de fàbrica amb llums iguals o sup. a 10 m.
Pontó.	Obres de fàbrica amb llums entre 3 i 10 m.
Senyalètica.	Indicadors d'informació.
Signes distintius	Elements immaterials que caracteritzen i/o connoten el ferrocarril.
Trinxeres, murs i desmunts.	Obres de terres de l'explanació de la línia.
Túnel.	Obra subterrània i/o en galeria de caràcter lineal.
Unitat de tren.	Conjunt de cotxe motor i remolcs que formen una composició indivisible.
Vagons.	Vehicle ferroviari destinat al transport de mercaderies.
Viaducte.	Pont de ferrocarril que travessa una depressió del terreny a gran alçada.

Relació d'elements, per tipologies denotatives

Altres béns immobles, aliens a l'explotació ferroviària.

RN-BIM-74 LLAC ARTIFICIAL DE NÚRIA

Canella

RN-BIM-6 CANELLA. PAS DE BRUGUERA

RN-BIM-8 CANELLA ABANS DEL PAS DE LA MARGARIDETA

Claveguera

RN-BIM-11 CLAVEGUERÓ DE DESGUÀS EN EL MUR DE CONTENCIÓ

RN-BIM-70 MUR DEL TÚNEL ARTIFICIAL 1

RN-BIM-72 CLAVEGUERA. TÚNEL DE LA CREU D'EN RIBA

Cotxes

RN-BMO-03 COTXES

Creacions de forma

- RN-BIM-33 INICI/ FINAL DEL TRAM DE CREMALLERA
- RN-BMO-05 MUSEU DEL CREMALLERA
- RN-RMO-06 PLACA INFORMATIVA «ALTURES GEOGRÀFIQUES»

Estació; andanes

- RN-BIM-27 BAIXADOR DE RIALB
- RN-BIM-60 BARRACA I BAIXADOR DE FONTALBA

Estació; construccions auxiliars del ferrocarril

- RN-BIM-13 CARRO TRANSBORDADOR
- RN-BIM-38 SUBESTACIÓ CONVERTIDORA DE QUERALBS
- RN-BIM-63 CASETA DE VIA I OBRES «MATAGALLS»

Estació; cotxeres i magatzems

- RN-BIM-14 COTXERES. ESTACIÓ DE RIBES VILA
- RN-BIM-15 MAGATZEM. ESTACIÓ DE RIBES VILA

Estació; dipòsits i tallers

- RN-BIM-12 DIPÒSIT I TALLER. ESTACIÓ DE RIBES VILA

Estació; edifici de viatgers i/o latrines

- RN-BIM-1 EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ DE RIBES ENLLAÇ
- RN-BIM-16 EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ DE RIBES VILA
- RN-BIM-17 LATRINES. ESTACIÓ RIBES VILA
- RN-BIM-39 EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ DE QUERALBS
- RN-BIM-40 LATRINES. ESTACIÓ DE QUERALBS
- RN-BIM-77 EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ NÚRIA

Locomotores

- RN-BMO-01 LOCOMOTORES E-1 A E-4
- RN-BMO-07 LOCOMOTORA F.M.G.P. 6

Material de vies

- RN-BMO-02 LLEVANEUS

Pas a nivell

RN-BIM-2	PAS A NIVELL. CAMÍ VEÏNAL DE CAMPELLES
RN-BIM-5	PAS A NIVELL. CAMÍ VEÏNAL DE BRUGUERA
RN-BIM-18	PAS A NIVELL. ESTACIÓ RIBES VILA
RN-BIM-21	PAS A NIVELL. CARRETERA DE PARDINES
RN-BIM-22	PAS A NIVELL PARTICULAR VENTAIOLA (I)
RN-BIM-23	PAS A NIVELL PARTICULAR VENTAIOLA (II)
RN-BIM-28	PAS A NIVELL. CARRETERA DE QUERALBS
RN-BIM-31	PAS A NIVELL. PISTA FORESTAL DE VILAMANYA
RN-BIM-32	PAS A NIVELL CAMÍ VEÏNAL DE VILAMANYA
RN-BIM-35	PAS A NIVELL CAMÍ VEÏNAL DE QUERALBS (I)
RN-BIM-37	PAS A NIVELL CAMÍ VEÏNAL DE QUERALBS (II)
RN-BIM-41	PAS A NIVELL. CARRETERA DE RIBES A QUERALBS
RN-BIM-42	PAS A NIVELL CAMI RAMADER
RN-BIM-43	PAS A NIVELL CAMI RAMADER
RN-BIM-44	PAS A NIVELL CAMI RAMADER
RN-BIM-45	PAS A NIVELL CAMI RAMADER
RN-BIM-47	PAS A NIVELL CAMI RAMADER
RN-BIM-75	PAS A NIVELL

Pas superior o inferior

RN-BIM-3	PAS INFERIOR DE LA CARRETERA DE BARCELONA A PUIGCERDÀ. TRAM METÀL·LIC
RN-BIM-7	PAS SUPERIOR. CAMÍ DEL CAMP RODÓ
RN-BIM-9	PAS INFERIOR. CAMÍ DE LA MARGARIDETA

Pont

RN-BIM-25	PONT DE DOS TRAMS SOBRE EL FRESER
RN-BIM-49	PONT NOU DE TRES TRAMS DE FORMIGÓ, EN CORBA
RN-BIM-55	PONT «DESCONEGUT»
RN-BIM-59	PONT METÀL·LIC RECENT, APLICACIÓ DE DESGUÁS
RN-BIM-66	PONT SOBRE EL RIU NÚRIA
RN-BIM-76	PONT D'ENLLAÇ ENTRE L'ESTACIÓ DEL FERROCARRIL I EL SANTUARI DE NÚRIA

Pontó

RN-BIM-19	PONT SOBRE EL SEGADELL
RN-BIM-24	PONTÓ. PAS DE VENTAIOLA
RN-BIM-46	PONTÓ DEL TORRENT DE RUÏRA (I)
RN-BIM-58	PONTÓ FONTALBA
RN-BIM-64	PONTÓ CAU DE CAVALL 1

RN-BIM-65	PONTÓ CUA DE CAVALL 2
RN-BIM-67	PONT DEL TORRENT DE FONT NEGRA,

Signes distintius

RN-PIM-01	XIULET DE LES LOCOMOTORES
RN-PIM-02	BARRACA D'OBREERS DEL PLA DE SALLEN
RN-PIM-03	EMPLAÇAMENT PREVIST INICIALMENT PEL BAIXADOR DE RIBES VILA
RN-PIM-04	FUNICULAR AL COLL DE FINESTRELLES (PROJECTE NO CONSTRUÏT)
RN-PIM-05	GRAN HOTEL AL COLL DE FINESTRELLES (PROJECTE NO CONSTRUÏT)
RN-PIM-06	FUNICULAR DE L'HOTEL PUIGMAL

Trinxeres, murs i/o desmunts

RN-BIM-10	MUR DE CONTENCIÓ (DEIXALLERIA)
RN-BIM-20	MURO DE DEFENSA. ESTACIÓ DE RIBES VILA
RN-BIM-29	TRINXERA EXCAVADA ABANS DEL TÚNEL DE RIALB
RN-BIM-48	CORBA DELS NÍNOLS
RN-BIM-51	TRINXERA DE LA CABRA
RN-BIM-54	MUR DE CONTENCIÓ DE 1952 KM 9

Túnel

RN-BIM-30	TÚNEL DE RIALB
RN-BIM-36	TÚNEL DE QUERALBS
RN-BIM-50	TÚNEL DEL ROC DUI
RN-BIM-52	TÚNEL DEL NAVARRO
RN-BIM-53	TÚNEL DE FENECH
RN-BIM-56	TRAM ARTIFICIAL DEL TÚNEL DE FONTALBA
RN-BIM-57	TÚNEL DE FONTALBA
RN-BIM-61	TÚNEL DEL SALT DEL SASTRE
RN-BIM-62	TRAM DE TÚNEL ARTIFICIAL AL TÚNEL DEL SALT DEL SASTRE. MUR DE CONTENCIÓ.
RN-BIM-68	TÚNEL DE FONT NEGRA
RN-BIM-69	DEFENSA CONTRA LES ALLAUS DE NEU. TÚNEL ARTIFICIAL 1
RN-BIM-71	DEFENSA CONTRA LES ALLAUS DE NEU. TÚNEL ARTIFICIAL 2
RN-BIM-73	TÚNEL DE LA CREU D'EN RIBA

Vagons

RN-BMO-04	VAGONS
-----------	--------

Viaducte

RN-BIM-4	PONT VIADECTE SOBRE EL RIU FRESER
RN-BIM-26	VIADUCTE DE RIALB
RN-BIM-34	VIADUCTE DEL TOSA

Les tipologies connotatives (valors)

Pel que fa la descripció tipològica dels elements de l'inventari, per als de tipologia connotativa, ens hem servit de la proposta per entendre el patrimoni industrial que contenen els principis de Dublín (ICOMOS – TICCIH, 2011), que ens resulten útils per als béns mobles, immobles i expressions immaterials, indistintament, i que hem adaptat a la especificitat d'un ferrocarril.

Hem considerat tres valors diferents per a les tipologies connotatives, creixents en relació a la complexitat que afegeixen a la característica de l'element. Així, considerem que la transmissió a la tradició comunitària de *memòria*, d'*identitat*, de *paisatge* o d'*estat de l'art*, per part d'un element, li afegeixen els atributs més alts quan volem considerar-ne la seva posició en una escala de valors del patrimoni cultural. Altres, com l'evidència documental o la representativitat tecnològica els hem considerat amb un valor menor. L'explotació dels resultats, als quals hi afegirem els dels altres criteris que hem incorporat a la memòria, ens proporcionarà la rellevància dels elements com a patrimoni cultural, una avaluació que es presenta en el darrer apartat d'aquest capítol.

Quadre descriptiu de tipologies connotatives (valors)

Tipus	Descripció	Valoració
Conjunt	Associació de béns mobles o/i immobles que són representatius d'una cultura tecnològica.	2
Documental	Evidències documentals —escrites, gràfiques, etc.— de béns mobles o immobles, de la seva existència, del seu procés de creació i modelatge, etc..	1
Estat de l'art	Béns mobles, immobles i/o manifestacions immaterials que representen una fita, destacada o relativa, en el procés de construcció cultural..	3
Estructures i objectes	Béns immobles que són representatius d'una cultura tecnològica.	1
Llocs i paisatges	Elements que s'integren en el paisatge o que esdevenen referents perceptius indiscutibles.	3
Tecnologia i maquinària	Béns mobles que són representatius d'una cultura tecnològica dominant.	1

Identitat	Manifestacions immaterials que formen part de la tradició i la memòria local i/o col·lectiva.	3
Memòria	Béns mobles, immobles i/o manifestacions immaterials que són recordats i/o estimats per la comunitat.	3

Elements inventariat, per tipologies connotatives

Conjunt

RN-BIM-1	EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ DE RIBES ENLLAÇ
RN-BIM-3	PAS INFERIOR DE LA CARRETERA DE BARCELONA A PUIGCERDÀ. TRAM METÀL·LIC
RN-BIM-4	PONT SOBRE EL RIU FRESER
RN-BIM-7	PAS SUPERIOR. CAMÍ DEL CAMP RODÓ
RN-BIM-9	PAS INFERIOR. CAMÍ DE LA MARGARIDETA
RN-BIM-12	DIPÒSIT I TALLER. ESTACIÓ DE RIBES VILA
RN-BIM-13	CARRO TRANSBORDADOR
RN-BIM-14	COTXERES. ESTACIÓ DE RIBES VILA
RN-BIM-15	MAGATZEM. ESTACÓ DE RIBES VILA
RN-BIM-16	EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ DE RIBES VILA
RN-BIM-17	LATRINES. ESTACIÓ RIBES VILA
RN-BIM-19	PONT SOBRE EL SEGADELL
RN-BIM-24	PONTÓ. PAS DE VENTAIOLA
RN-BIM-25	PONT DE DOS TRAMS SOBRE EL FRESER
RN-BIM-26	VIADUCTE DE RIALB
RN-BIM-34	VIADUCTE DEL TOSA
RN-BIM-38	SUBESTACIÓ CONVERTIDORA DE QUERALBS
RN-BIM-39	EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ DE QUERALBS
RN-BIM-40	LATRINES. ESTACIÓ DE QUERALBS
RN-BIM-46	PONTÓ DEL TORRENT DE RUÏRA (I)
RN-BIM-48	CORBA DELS NÍNOLS
RN-BIM-49	PONT NOU DE TRES TRAMS DE FORMIGÓ, EN CORBA
RN-BIM-58	PONTÓ FONTALBA
RN-BIM-60	BARRACA I BAIXADOR DE FONTALBA
RN-BIM-64	PONTÓ CAU DE CAVALL 1
RN-BIM-65	PONTÓ CUA DE CAVALL 2
RN-BIM-66	PONT SOBRE EL RIU NÚRIA
RN-BIM-67	PONT DEL TORRENT DE FONT NEGRA,
RN-BIM-72	CLAVEGUERA. TÚNEL DE LA CREU D'EN RIBA
RN-BIM-76	PONT D'ENLLAÇ ENTRE L'ESTACIÓ DEL FERROCARRIL I EL SANTUARI DE NÚRIA
RN-BIM-77	EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ NÚRIA

Documental

RN-BIM-1	EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ DE RIBES ENLLAÇ
RN-BIM-2	PAS A NIVELL. CAMÍ VEÏNAL DE CAMPELLES
RN-BIM-3	PAS INFERIOR DE LA CARRETERA DE BARCELONA A PUIGCERDÀ. TRAM METÀL·LIC
RN-BIM-4	PONT SOBRE EL RIU FRESER
RN-BIM-5	PAS A NIVELL. CAMÍ VEÏNAL DE BRUGUERA
RN-BIM-7	PAS SUPERIOR. CAMÍ DEL CAMP RODÓ
RN-BIM-9	PAS INFERIOR. CAMÍ DE LA MARGARIDETA
RN-BIM-10	MUR DE CONTENCIÓ (DEIXALLERIA)
RN-BIM-12	DIPÒSIT I TALLER. ESTACIÓ DE RIBES VILA
RN-BIM-14	COTXERES. ESTACIÓ DE RIBES VILA
RN-BIM-15	MAGATZEM. ESTACIÓ DE RIBES VILA
RN-BIM-16	EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ DE RIBES VILA
RN-BIM-17	LATRINES. ESTACIÓ RIBES VILA
RN-BIM-19	PONT SOBRE EL SEGADELL
RN-BIM-20	MURO DE DEFENSA. ESTACIÓ DE RIBES VILA
RN-BIM-21	PAS A NIVELL. CARRETERA DE PARDINES
RN-BIM-24	PONTÓ. PAS DE VENTAIOLA
RN-BIM-25	PONT DE DOS TRAMS SOBRE EL FRESER
RN-BIM-26	VIADUCTE DE RIALB
RN-BIM-27	BAIXADOR DE RIALB
RN-BIM-28	PAS A NIVELL. CARRETERA DE QUERALBS
RN-BIM-29	TRINXERA EXCAVADA ABANS DEL TÚNEL DE RIALB
RN-BIM-30	TÚNEL DE RIALB
RN-BIM-33	INICI/ FINAL DEL TRAM DE CREMALLERA
RN-BIM-34	VIADUCTE DEL TOSA
RN-BIM-36	TÚNEL DE QUERALBS
RN-BIM-38	SUBESTACIÓ CONVERTIDORA DE QUERALBS
RN-BIM-39	EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ DE QUERALBS
RN-BIM-40	LATRINES. ESTACIÓ DE QUERALBS
RN-BIM-41	PAS A NIVELL. CARRETERA DE RIBES A QUERALBS
RN-BIM-46	PONTÓ DEL TORRENT DE RUÏRA (I)
RN-BIM-49	PONT NOU DE TRES TRAMS DE FORMIGÓ, EN CORBA
RN-BIM-51	TRINXERA DE LA CABRA
RN-BIM-52	TÚNEL DEL NAVARRO
RN-BIM-53	TÚNEL DE FENECH
RN-BIM-54	MUR DE CONTENCIÓ DE 1952 KM 9
RN-BIM-55	PONT «DESCONEGUT»
RN-BIM-56	TRAM ARTIFICIAL DEL TÚNEL DE FONTALBA
RN-BIM-57	TÚNEL DE FONTALBA
RN-BIM-58	PONTÓ FONTALBA
RN-BIM-60	BARRACA I BAIXADOR DE FONTALBA
RN-BIM-61	TÚNEL DEL SALT DEL SASTRE

RN-BIM-62	TRAM DE TÚNEL ARTIFICIAL AL TÚNEL DEL SALT DEL SASTRE. MUR DE CONTENCIÓ.
RN-BIM-64	PONTÓ CAU DE CAVALL 1
RN-BIM-65	PONTÓ CUA DE CAVALL 2
RN-BIM-66	PONT SOBRE EL RIU NÚRIA
RN-BIM-67	PONT DEL TORRENT DE FONT NEGRA,
RN-BIM-68	TÚNEL DE FONT NEGRA
RN-BIM-69	DEFENSA CONTRA LES ALLAUS DE NEU. TÚNEL ARTIFICIAL 1
RN-BIM-71	DEFENSA CONTRA LES ALLAUS DE NEU. TÚNEL ARTIFICIAL 2
RN-BIM-72	CLAVEGUERA. TÚNEL DE LA CREU D'EN RIBA
RN-BIM-73	TÚNEL DE LA CREU D'EN RIBA
RN-BIM-74	LLAC ARTIFICIAL DE NÚRIA
RN-BIM-75	PAS A NIVELL
RN-BIM-76	PONT D'ENLLAÇ ENTRE L'ESTACIÓ DEL FERROCARRIL I EL SANTUARI DE NÚRIA
RN-BIM-77	EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ NÚRIA
RN-PIM-02	BARRACA D'OBRERS DEL PLA DE SALLEN
RN-PIM-03	EMPLAÇAMENT PREVIST INICIALMENT PEL BAIXADOR DE RIBES VILA
RN-PIM-04	FUNICULAR AL COLL DE FINESTRELLES (PROJECTE NO CONSTRUÏT)
RN-PIM-05	GRAN HOTEL AL COLL DE FINESTRELLES (PROJECTE NO CONSTRUÏT)
RN-BMO-01	LOCOMOTORES E-1 a E-4
RN-BMO-03	COTXES
RN-BMO-04	VAGONS
RN-BMO-07	LOCOMOTORA F.M.G.P. 6

Estat de l'art

RN-BIM-16	EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ DE RIBES VILA
RN-BIM-33	INICI/ FINAL DEL TRAM DE CREMALLERA
RN-BIM-34	VIADUCTE DEL TOSA
RN-BIM-38	SUBESTACIÓ CONVERTIDORA DE QUERALBS
RN-BIM-39	EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ DE QUERALBS
RN-BIM-76	PONT D'ENLLAÇ ENTRE L'ESTACIÓ DEL FERROCARRIL I EL SANTUARI DE NÚRIA
RN-PIM-04	FUNICULAR AL COLL DE FINESTRELLES (PROJECTE NO CONSTRUÏT)
RN-PIM-05	GRAN HOTEL AL COLL DE FINESTRELLES (PROJECTE NO CONSTRUÏT)

Estructures i objectes

RN-BIM-1	EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ DE RIBES ENLLAÇ
RN-BIM-2	PAS A NIVELL. CAMÍ VEÏNAL DE CAMPelles

RN-BIM-3	PAS INFERIOR DE LA CARRETERA DE BARCELONA A PUIGCERDÀ. TRAM METÀL·LIC
RN-BIM-4	PONT SOBRE EL RIU FRESER
RN-BIM-5	PAS A NIVELL. CAMÍ VEÏNAL DE BRUGUERA
RN-BIM-6	CANELLA. PAS DE BRUGUERA
RN-BIM-7	PAS SUPERIOR. CAMÍ DEL CAMP RODÓ
RN-BIM-8	CANELLA ABANS DEL PAS DE LA MARGARIDETA
RN-BIM-9	PAS INFERIOR. CAMÍ DE LA MARGARIDETA
RN-BIM-10	MUR DE CONTENCIÓ (DEIXALLERIA)
RN-BIM-11	CLAVEGUERÓ DE DESGUÀS EN EL MUR DE CONTENCIÓ
RN-BIM-12	DIPÒSIT I TALLER. ESTACIÓ DE RIBES VILA
RN-BIM-13	CARRO TRANSBORDADOR
RN-BIM-14	COTXERES. ESTACIÓ DE RIBES VILA
RN-BIM-15	MAGATZEM. ESTACIÓ DE RIBES VILA
RN-BIM-16	EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ DE RIBES VILA
RN-BIM-17	LATRINES. ESTACIÓ RIBES VILA
RN-BIM-18	PAS A NIVELL. ESTACIÓ RIBES VILA
RN-BIM-19	PONT SOBRE EL SEGADELL
RN-BIM-20	MURO DE DEFENSA. ESTACIÓ DE RIBES VILA
RN-BIM-21	PAS A NIVELL. CARRETERA DE PARDINES
RN-BIM-22	PAS A NIVELL PARTICULAR VENTAIOLA (I)
RN-BIM-23	PAS A NIVELL PARTICULAR VENTAIOLA (II)
RN-BIM-24	PONTÓ. PAS DE VENTAIOLA
RN-BIM-25	PONT DE DOS TRAMS SOBRE EL FRESER
RN-BIM-26	VIADUCTE DE RIALB
RN-BIM-27	BAIXADOR DE RIALB
RN-BIM-28	PAS A NIVELL. CARRETERA DE QUERALBS
RN-BIM-29	TRINXERA EXCAVADA ABANS DEL TÚNEL DE RIALB
RN-BIM-30	TÚNEL DE RIALB
RN-BIM-31	PAS A NIVELL. PISTA FORESTAL DE VILAMANYA
RN-BIM-32	PAS A NIVELL CAMÍ VEÏNAL DE VILAMANYA
RN-BIM-33	INICI/ FINAL DEL TRAM DE CREMALLERA
RN-BIM-34	VIADUCTE DEL TOSA
RN-BIM-35	PAS A NIVELL CAMÍ VEÏNAL DE QUERALBS (I)
RN-BIM-36	TÚNEL DE QUERALBS
RN-BIM-37	PAS A NIVELL CAMÍ VEÏNAL DE QUERALBS (II)
RN-BIM-38	SUBESTACIÓ CONVERTIDORA DE QUERALBS
RN-BIM-39	EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ DE QUERALBS
RN-BIM-40	LATRINES. ESTACIÓ DE QUERALBS
RN-BIM-41	PAS A NIVELL. CARRETERA DE RIBES A QUERALBS
RN-BIM-42	PAS A NIVELL CAMI RAMADER
RN-BIM-43	PAS A NIVELL CAMI RAMADER
RN-BIM-44	PAS A NIVELL CAMI RAMADER

RN-BIM-45	PAS A NIVELL CAMI RAMADER
RN-BIM-46	PONTÓ DEL TORRENT DE RUÏRA (I)
RN-BIM-47	PAS A NIVELL CAMI RAMADER
RN-BIM-48	CORBA DELS NÍNIXOLS
RN-BIM-49	PONT NOU DE TRES TRAMS DE FORMIGÓ, EN CORBA
RN-BIM-51	TRINXERA DE LA CABRA
RN-BIM-52	TÚNEL DEL NAVARRO
RN-BIM-53	TÚNEL DE FENECH
RN-BIM-54	MUR DE CONTENCIÓ DE 1952 KM 9
RN-BIM-55	PONT «DESCONEGUT»
RN-BIM-56	TRAM ARTIFICIAL DEL TÚNEL DE FONTALBA
RN-BIM-57	TÚNEL DE FONTALBA
RN-BIM-58	PONTÓ FONTALBA
RN-BIM-60	BARRACA I BAIXADOR DE FONTALBA
RN-BIM-61	TÚNEL DEL SALT DEL SASTRE
RN-BIM-62	TRAM DE TÚNEL ARTIFICIAL AL TÚNEL DEL SALT DEL SASTRE. MUR DE CONTENCIÓ.
RN-BIM-63	CASETA DE VIA I OBRES «MATAGALLS»
RN-BIM-64	PONTÓ CAU DE CAVALL 1
RN-BIM-65	PONTÓ CUA DE CAVALL 2
RN-BIM-66	PONT SOBRE EL RIU NÚRIA
RN-BIM-67	PONT DEL TORRENT DE FONT NEGRA,
RN-BIM-68	TÚNEL DE FONT NEGRA
RN-BIM-69	DEFENSA CONTRA LES ALLAUS DE NEU. TÚNEL ARTIFICIAL 1
RN-BIM-70	MUR DEL TÚNEL ARTIFICIAL 1
RN-BIM-71	DEFENSA CONTRA LES ALLAUS DE NEU. TÚNEL ARTIFICIAL 2
RN-BIM-72	CLAVEGUERA. TÚNEL DE LA CREU D'EN RIBA
RN-BIM-73	TÚNEL DE LA CREU D'EN RIBA
RN-BIM-74	LLAC ARTIFICIAL DE NÚRIA
RN-BIM-75	PAS A NIVELL
RN-BIM-76	PONT D'ENLLAÇ ENTRE L'ESTACIÓ DEL FERROCARRIL I EL SANTUARI DE NÚRIA
RN-BIM-77	EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ NÚRIA

Llocs i paisatges

RN-BIM-1	EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ DE RIBES ENLLAÇ
RN-BIM-3	PAS INFERIOR DE LA CARRETERA DE BARCELONA A PUIGCERDÀ. TRAM METÀL·LIC
RN-BIM-4	PONT SOBRE EL RIU FRESER
RN-BIM-7	PAS SUPERIOR. CAMÍ DEL CAMP RODÓ
RN-BIM-9	PAS INFERIOR. CAMÍ DE LA MARGARIDETA
RN-BIM-12	DIPÒSIT I TALLER. ESTACIÓ DE RIBES VILA
RN-BIM-13	CARRO TRANSBORDADOR
RN-BIM-14	COTXERES. ESTACIÓ DE RIBES VILA

RN-BIM-15	MAGATZEM. ESTACÓ DE RIBES VILA
RN-BIM-16	EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ DE RIBES VILA
RN-BIM-17	LATRINES. ESTACIÓ RIBES VILA
RN-BIM-19	PONT SOBRE EL SEGADELL
RN-BIM-25	PONT DE DOS TRAMS SOBRE EL FRESER
RN-BIM-26	VIADUCTE DE RIALB
RN-BIM-27	BAIXADOR DE RIALB
RN-BIM-34	VIADUCTE DEL TOSA
RN-BIM-38	SUBESTACIÓ CONVERTIDORA DE QUERALBS
RN-BIM-39	EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ DE QUERALBS
RN-BIM-40	LATRINES. ESTACIÓ DE QUERALBS
RN-BIM-48	CORBA DELS NÍNOLS
RN-BIM-51	TRINXERA DE LA CABRA
RN-BIM-52	TÚNEL DEL NAVARRO
RN-BIM-53	TÚNEL DE FENECH
RN-BIM-54	MUR DE CONTENCIÓ DE 1952 KM 9
RN-BIM-55	PONT «DESCONEGUT»
RN-BIM-56	TRAM ARTIFICIAL DEL TÚNEL DE FONTALBA
RN-BIM-57	TÚNEL DE FONTALBA
RN-BIM-58	PONTÓ FONTALBA
RN-BIM-60	BARRACA I BAIXADOR DE FONTALBA
RN-BIM-61	TÚNEL DEL SALT DEL SASTRE
RN-BIM-62	TRAM DE TÚNEL ARTIFICIAL AL TÚNEL DEL SALT DEL SASTRE. MUR DE CONTENCIÓ.
RN-BIM-63	CASETA DE VIA I OBRES «MATAGALLS»
RN-BIM-64	PONTÓ CAU DE CAVALL 1
RN-BIM-65	PONTÓ CUA DE CAVALL 2
RN-BIM-66	PONT SOBRE EL RIU NÚRIA
RN-BIM-67	PONT DEL TORRENT DE FONT NEGRA,
RN-BIM-68	TÚNEL DE FONT NEGRA
RN-BIM-69	DEFENSA CONTRA LES ALLAUS DE NEU. TÚNEL ARTIFICIAL 1
RN-BIM-71	DEFENSA CONTRA LES ALLAUS DE NEU. TÚNEL ARTIFICIAL 2
RN-BIM-72	CLAVEGUERA. TÚNEL DE LA CREU D'EN RIBA
RN-BIM-73	TÚNEL DE LA CREU D'EN RIBA
RN-BIM-74	LLAC ARTIFICIAL DE NÚRIA
RN-BIM-76	PONT D'ENLLAÇ ENTRE L'ESTACIÓ DEL FERROCARRIL I EL SANTUARI DE NÚRIA
RN-BIM-77	EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ NÚRIA
RN-PIM-01	XIULET DE LES LOCOMOTORES
RN-PIM-06	FUNICULAR DE L'HOTEL PUIGMAL
RN-BMO-01	LOCOMOTORES E-1 A E-4
RN-BMO-03	COTXES
RN-BMO-04	VAGONS
RN-BMO-02	LLEVANEUS

RN-BMO-07 LOCOMOTORA F.M.G.P. 6

Tecnologia i maquinària

RN-PIM-01 XIULET DE LES LOCOMOTORES

RN-BMO-01 LOCOMOTORES E-1 A E-4

RN-BMO-03 COTXES

RN-BMO-04 VAGONS

RN-BMO-02 LLEVANEUS

RN-BMO-05 MUSEU DEL CREMALLERA

RN-RMO-06 PLACA INFORMATIVA «ALTURES GEOGRÀFIQUES»

Identitat

RN-BIM-55 PONT «DESCONEGUT»

RN-PIM-01 XIULET DE LES LOCOMOTORES

RN-BMO-01 LOCOMOTORES E-1 A E-4

RN-BMO-03 COTXES

RN-BMO-04 VAGONS

RN-BMO-02 LLEVANEUS

RN-BMO-05 MUSEU DEL CREMALLERA

RN-RMO-06 PLACA INFORMATIVA «ALTURES GEOGRÀFIQUES»

Memòria

RN-BIM-73 TÚNEL DE LA CREU D'EN RIBA

RN-BIM-74 LLAC ARTIFICIAL DE NÚRIA

RN-PIM-01 XIULET DE LES LOCOMOTORES

RN-PIM-02 BARRACA D'OBRERS DEL PLA DE SALLEN

RN-PIM-06 FUNICULAR DE L'HOTEL PUIGMAL

RN-BMO-05 MUSEU DEL CREMALLERA

RN-RMO-06 PLACA INFORMATIVA «ALTURES GEOGRÀFIQUES»

Els elements inventariats: conservació i intervenció

La conservació i la intervenció en els elements inventariats ens proporciona dos indicadors qualitius de gran interès, com són l'autenticitat i la integritat, entesa, la primera, com la conservació de l'element en relació a la totalitat dels que componen el conjunt d'elements de la línia i la segona, com la puresa de l'element en relació a les modificacions a les quals hagi pogut veure's sotmès al llarg del temps.

La nota predominant en els elements de què es compona la línia de Núria és la dels elements que no presenten modificacions aparents i aquest punt requereix d'una

matissació. Pel fet que la línia de Núria es troba en explotació comercial de manera gairebé ininterrompuda des del 1931, se'ns fa evident que s'hi ha dut a terme intervencions en les obres de fàbrica i de terres quan les circumstàncies de l'explotació ho han exigint, tot i que podem establir clarament dues fases, o procediments d'intervenció. Una primera etapa, entre 1931 i 1984 en què el titular de la concessió, F.M.G.P., va explotar la línia amb un gran sentit de la conservació a causa de la necessitat de fer economies davant l'escassa rendibilitat del negoci. A partir de 1984, quan la concessió va passar a mans de la Generalitat, s'hi van fer un seguit d'intervencions de gran abast que van implicar la modernització de la línia i dels vehicles que hi circulaven, que considerem que van ser dutes a terme amb un respecte molt alt pels valors que, ja llavors, es devien haver identificat en els diferents elements que donaven caràcter a la línia. De resultes, les intervencions més representatives, les que s'han dut a terme en els edificis de viatgers de les estacions, han estat executades amb la clara voluntat de diferenciar el vell del nou, a la vegada que es remarcaven els valors arquitectònics dels projectes originals que, en els casos de Ribes Vila i de Queralbs, hem pogut saber que es devien a l'arquitecte Raimon Duran i Reynals.

A conseqüència del procés de modernització i renovació de la superestructura resulta gairebé impossible trobar elements que mantinguin els components originals. És per aquest motiu que, en la decisió d'incloure els passos a nivell en l'inventari, per les raons que han estat explicades en el punt en què hem descrit les categories, ens apareix un nombre elevat d'elements que han patit transformacions radicals.

Contràriament, les intervencions de manteniment i conservació en la infraestructura de la línia semblen haver tingut un impacte molt menor, poc perceptible. Un aspecte que fa que considerem la necessitat de proposar l'ús precoç del formigó armat com un més dels valors patrimonials de la línia, com l'evidència que es tractava d'una solució factible per a una línia ferroviària d'alta muntanya, sense que els estrictes requeriments tècnics de la seva aplicació, durant els anys de la construcció, resultessin en un perjudici per a la integració paisatgística del ferrocarril, després que hem pogut documentar que la dita integració va ser una de les condicions que els promotors de la línia van posar sobre la taula de l'equip d'enginyers que l'havia de projectar, encapçalats per l'enginyer militar Montserrat Fenech Muñoz. L'existència en el fons documental d'F.M.G.P. de nombroses memòries tècniques que es corresponen amb les obres de

fàbrica ha d'obrir una via per al diàleg entre la conservació i les intervencions de manteniment i restauració, també, en aquests elements del conjunt.

Quadre descriptiu d'elements segons la conservació i intervenció

- Amb modificacions externes.
- Amb modificacions internes i/o estructurals.
- Desaparegut.
- No conserva cap component original.
- No executat.
- Sense modificacions aparents.

Conservació i intervenció

Amb modificacions externes

RN-BIM-7 PAS SUPERIOR. CAMÍ DEL CAMP RODÓ

Amb modificacions externes.; Amb modificacions internes i/o estructurals

RN-BIM-39 EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ DE QUERALBS

RN-BIM-46 PONTÓ DEL TORRENT DE RUÏRA (I)

RN-BMO-01 LOCOMOTORES E- A E-4

RN-BMO-03 COTXES

RN-BMO-02 LLEVANEUS

Amb modificacions internes i/o estructurals

RN-BIM-1 EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ DE RIBES ENLLAÇ

RN-BIM-12 DIPÒSIT I TALLER. ESTACIÓ DE RIBES VILA

RN-BIM-13 CARRO TRANSBORDADOR

RN-BIM-14 COTXERES. ESTACIÓ DE RIBES VILA

RN-BIM-16 EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ DE RIBES VILA

RN-BIM-17 LATRINES. ESTACIÓ RIBES VILA

RN-BIM-19 PONT SOBRE EL SEGADELL

RN-BIM-33 INICI/ FINAL DEL TRAM DE CREMALLERA

RN-BIM-38 SUBESTACIÓ CONVERTIDORA DE QUERALBS

RN-BIM-40 LATRINES. ESTACIÓ DE QUERALBS

RN-BIM-49 PONT NOU DE TRES TRAMS DE FORMIGÓ, EN CORBA

RN-BIM-66 PONT SOBRE EL RIU NÚRIA

RN-BIM-77 EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ NÚRIA

Desaparegut

RN-BIM-75 PAS A NIVELL

No conserva cap component original

RN-BIM-2 PAS A NIVELL. CAMÍ VEÏNAL DE CAMPelles

RN-BIM-5 PAS A NIVELL. CAMÍ VEÏNAL DE BRUGUERA

RN-BIM-18 PAS A NIVELL. ESTACIÓ RIBES VILA

RN-BIM-21 PAS A NIVELL. CARRETERA DE PARDINES

RN-BIM-22 PAS A NIVELL PARTICULAR VENTAIOLA (I)

RN-BIM-23 PAS A NIVELL PARTICULAR VENTAIOLA (II)

RN-BIM-28 PAS A NIVELL. CARRETERA DE QUERALBS

RN-BIM-31 PAS A NIVELL. PISTA FORESTAL DE VILAMANYA

RN-BIM-32 PAS A NIVELL CAMÍ VEÏNAL DE VILAMANYA

RN-BIM-35 PAS A NIVELL CAMÍ VEÏNAL DE QUERALBS (I)

RN-BIM-37 PAS A NIVELL CAMÍ VEÏNAL DE QUERALBS (II)

RN-BIM-41 PAS A NIVELL. CARRETERA DE RIBES A QUERALBS

RN-BIM-42 PAS A NIVELL CAMI RAMADER

RN-BIM-43 PAS A NIVELL CAMI RAMADER

RN-BIM-44 PAS A NIVELL CAMI RAMADER

RN-BIM-45 PAS A NIVELL CAMI RAMADER

RN-BIM-47 PAS A NIVELL CAMI RAMADER

RN-BIM-60 BARRACA I BAIXADOR DE FONTALBA

Sense modificacions aparents

RN-BIM-3 PAS INFERIOR DE LA CARRETERA DE BARCELONA A
PUIGCERDÀ. TRAM METÀL·LIC

RN-BIM-4 PONT SOBRE EL RIU FRESER

RN-BIM-6 CANELLA. PAS DE BRUGUERA

RN-BIM-8 CANELLA ABANS DEL PAS DE LA MARGARIDETA

RN-BIM-9 PAS INFERIOR. CAMÍ DE LA MARGARIDETA

RN-BIM-10 MUR DE CONTENCIÓ (DEIXALLERIA)

RN-BIM-11 CLAVEGUERÓ DE DESGUÀS EN EL MUR DE CONTENCIÓ

RN-BIM-15 MAGATZEM. ESTACÓ DE RIBES VILA

RN-BIM-20 MURO DE DEFENSA. ESTACIÓ DE RIBES VILA

RN-BIM-24 PONTÓ. PAS DE VENTAIOLA

RN-BIM-25 PONT DE DOS TRAMS SOBRE EL FRESER

RN-BIM-26 VIADUCTE DE RIALB

RN-BIM-27 BAIXADOR DE RIALB

RN-BIM-29 TRINXERA EXCAVADA ABANS DEL TÚNEL DE RIALB

RN-BIM-30 TÚNEL DE RIALB

RN-BIM-34	VIADUCTE DEL TOSA
RN-BIM-36	TÚNEL DE QUERALBS
RN-BIM-48	CORBA DELS NÍNOLS
RN-BIM-51	TRINXERA DE LA CABRA
RN-BIM-52	TÚNEL DEL NAVARRO
RN-BIM-53	TÚNEL DE FENECH
RN-BIM-54	MUR DE CONTENCIÓ DE 1952 KM 9
RN-BIM-55	PONT «DESCONEGUT»
RN-BIM-56	TRAM ARTIFICIAL DEL TÚNEL DE FONTALBA
RN-BIM-57	TÚNEL DE FONTALBA
RN-BIM-58	PONTÓ FONTALBA
RN-BIM-59	PONT METÀL·LIC RECENT, APLICACIÓ DE DESGUÁS
RN-BIM-61	TÚNEL DEL SALT DEL SASTRE
RN-BIM-62	TRAM DE TÚNEL ARTIFICIAL AL TÚNEL DEL SALT DEL SASTRE. MUR DE CONTENCIÓ.
RN-BIM-63	CASETA DE VIA I OBRES «MATAGALLS»
RN-BIM-64	PONTÓ CAU DE CAVALL 1
RN-BIM-65	PONTÓ CUA DE CAVALL 2
RN-BIM-67	PONT DEL TORRENT DE FONT NEGRA,
RN-BIM-68	TÚNEL DE FONT NEGRA
RN-BIM-69	DEFENSA CONTRA LES ALLAUS DE NEU. TÚNEL ARTIFICIAL 1
RN-BIM-70	MUR DEL TÚNEL ARTIFICIAL 1
RN-BIM-71	DEFENSA CONTRA LES ALLAUS DE NEU. TÚNEL ARTIFICIAL 2
RN-BIM-72	CLAVEGUERA. TÚNEL DE LA CREU D'EN RIBA
RN-BIM-73	TÚNEL DE LA CREU D'EN RIBA
RN-BIM-74	LLAC ARTIFICIAL DE NÚRIA
RN-BIM-76	PONT D'ENLLAÇ ENTRE L'ESTACIÓ DEL FERROCARRIL I EL SANTUARI DE NÚRIA
RN-BMO-04	VAGONS
RN-BMO-05	MUSEU DEL CREMALLERA
RN-RMO-06	PLACA INFORMATIVA «ALTURES GEOGRÀFIQUES»
RN-BMO-07	LOCOMOTORA F.M.G.P. 6

Els elements inventariats: ús actual

Per la característica a bastament esmentada, que la línia de Núria es troba en règim d'exploració comercial, tots els elements que componen la infraestructura han mantingut el seu ús. Tanmateix, existeix una excepció que és el resultat de la construcció del Túnel del Roc del Dui (2008), la qual cosa va fer que una secció de la línia quedés fora de servei. La decisió d'incloure aquests elements sense ús, tots de la infraestructura, la fonamentem en què van tenir un impacte decisiu en la construcció simbòlica d'una línia *alpina* al

Pirineu. Ens expliquem: van ser els que van implicar una major dificultat projectual per la inexistència de plànols topogràfics de la zona, que van haver de fer-se expressament per a la construcció, i per les dificultats d'execució, per tractar-se d'un lloc d'accés difícilíssim i molt perillós. Unes dificultats que van ser hàbilment aprofitades pels responsables d'F.M.G.P., en contacte permanent amb els mitjans de comunicació de masses, per engrandir el mite de Núria. L'imaginari de la línia no seria com l'hem conegut sense que el tren hagués hagut de vèncer aquests obstacles, avui substituïts pel llarg túnel del Roc del Dui (2008).

Hi afegim, també els elements desapareguts o que no es van executar mai perquè uns i altres també van tenir una gran importància en el procés de formació de l'imaginari de Núria. En aquest epígraf considerem la construcció frustrada d'un hotel de muntanya a Finestrelles, del qual en va parlar a bastament la premsa generalista entre el 1928 i el 1930 i que formava part del moll de l'os del projecte d'F.M.G.P. per a Núria. O bé les barraques on s'allotjaven els obrers durant la construcció de la línia, que van ser desmuntades en l'acabament.

Esmentem, encara, la doble condició que assignem al antics vehicles ferroviaris, originals del 1931, els que s'han conservat, perquè amb ella volem simbolitzar les possibilitats, oportunitats i limitacions que l'existència de locomotores, cotxes i vagons, amb ús o sense ús, proporciona a futurs processos de valorització patrimonial d'aquest ferrocarril.

Quadre dels descriptors d'ús actual

Altres usos, elements no executats o desapareguts.

Altres usos, elements no ferroviaris.

Ferroviari, desaparegut.

Ferroviari, en ús.

Ferroviari, no executat.

Ferroviari, Ferroviari, Ferroviari, sense ús.

Altres usos, element no executat o desaparegut

RN-PIM-02 BARRACA D'OBREERS DEL PLA DE SALLEN

RN-PIM-03 EMPLAÇAMENT PREVIST INICIALMENT PEL BAIXADOR DE RIBES VILA

RN-PIM-04 FUNICULAR AL COLL DE FINESTRELLES (PROJECTE NO CONSTRUÏT)

RN-PIM-05 GRAN HOTEL AL COLL DE FINESTRELLES (PROJECTE NO CONSTRUÏT)

RN-PIM-06 FUNICULAR DE L'HOTEL PUIGMAL

Altres usos, elements no ferroviaris

RN-BIM-74 LLAC ARTIFICIAL DE NÚRIA

RN-BIM-76 PONT D'ENLLAÇ ENTRE L'ESTACIÓ DEL FERROCARRIL I EL SANTUARI DE NÚRIA

Ferrovitari, desaparegut

RN-BIM-75 PAS A NIVELL

Ferrovitari, en ús

RN-BIM-1 EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ DE RIBES ENLLAÇ

RN-BIM-2 PAS A NIVELL. CAMÍ VEÏNAL DE CAMPelles

RN-BIM-3 PAS INFERIOR DE LA CARRETERA DE BARCELONA A PUIGCERDÀ. TRAM METÀL·LIC

RN-BIM-4 PONT SOBRE EL RIU FRESER

RN-BIM-5 PAS A NIVELL. CAMÍ VEÏNAL DE BRUGUERA

RN-BIM-6 CANELLA. PAS DE BRUGUERA

RN-BIM-7 PAS SUPERIOR. CAMÍ DEL CAMP RODÓ

RN-BIM-8 CANELLA ABANS DEL PAS DE LA MARGARIDETA

RN-BIM-9 PAS INFERIOR. CAMÍ DE LA MARGARIDETA

RN-BIM-10 MUR DE CONTENCIÓ (DEIXALLERIA)

RN-BIM-11 CLAVEGUERÓ DE DESGUÀS EN EL MUR DE CONTENCIÓ

RN-BIM-12 DIPÒSIT I TALLER. ESTACIÓ DE RIBES VILA

RN-BIM-13 CARRO TRANSBORDADOR

RN-BIM-14 COTXERES. ESTACIÓ DE RIBES VILA

RN-BIM-15 MAGATZEM. ESTACIÓ DE RIBES VILA

RN-BIM-16 EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ DE RIBES VILA

RN-BIM-17 LATRINES. ESTACIÓ RIBES VILA

RN-BIM-18 PAS A NIVELL. ESTACIÓ RIBES VILA

RN-BIM-19 PONT SOBRE EL SEGADELL

RN-BIM-20 MURO DE DEFENSA. ESTACIÓ DE RIBES VILA

RN-BIM-21 PAS A NIVELL. CARRETERA DE PARDINES

RN-BIM-22 PAS A NIVELL PARTICULAR VENTAIOLA (I)

RN-BIM-23 PAS A NIVELL PARTICULAR VENTAIOLA (II)

RN-BIM-24 PONTÓ. PAS DE VENTAIOLA

RN-BIM-25 PONT DE DOS TRAMS SOBRE EL FRESER

RN-BIM-26 VIADUCTE DE RIALB

RN-BIM-27 BAIXADOR DE RIALB

RN-BIM-28 PAS A NIVELL. CARRETERA DE QUERALBS

RN-BIM-29 TRINXERA EXCAVADA ABANS DEL TÚNEL DE RIALB

RN-BIM-30 TÚNEL DE RIALB

RN-BIM-31	PAS A NIVELL. PISTA FORESTAL DE VILAMANYA
RN-BIM-32	PAS A NIVELL CAMÍ VEINAL DE VILAMANYA
RN-BIM-33	INICI/ FINAL DEL TRAM DE CREMALLERA
RN-BIM-34	VIADUCTE DEL TOSA
RN-BIM-35	PAS A NIVELL CAMÍ VEINAL DE QUERALBS (I)
RN-BIM-36	TÚNEL DE QUERALBS
RN-BIM-37	PAS A NIVELL CAMÍ VEINAL DE QUERALBS (II)
RN-BIM-38	SUBESTACIÓ CONVERTIDORA DE QUERALBS
RN-BIM-39	EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ DE QUERALBS
RN-BIM-40	LATRINES. ESTACIÓ DE QUERALBS
RN-BIM-41	PAS A NIVELL. CARRETERA DE RIBES A QUERALBS
RN-BIM-42	PAS A NIVELL CAMI RAMADER
RN-BIM-43	PAS A NIVELL CAMI RAMADER
RN-BIM-44	PAS A NIVELL CAMI RAMADER
RN-BIM-45	PAS A NIVELL CAMI RAMADER
RN-BIM-46	PONTÓ DEL TORRENT DE RUÏRA (I)
RN-BIM-47	PAS A NIVELL CAMI RAMADER
RN-BIM-48	CORBA DELS NÍNOLS
RN-BIM-49	PONT NOU DE TRES TRAMS DE FORMIGÓ, EN CORBA
RN-BIM-50	TÚNEL DEL ROC DUI
RN-BIM-58	PONTÓ FONTALBA
RN-BIM-59	PONT METÀL·LIC RECENT, APLICACIÓ DE DESGUÁS
RN-BIM-60	BARRACA I BAIXADOR DE FONTALBA
RN-BIM-61	TÚNEL DEL SALT DEL SASTRE
RN-BIM-62	TRAM DE TÚNEL ARTIFICIAL AL TÚNEL DEL SALT DEL SASTRE. MUR DE CONTENCIÓ.
RN-BIM-63	CASETA DE VIA I OBRES «MATAGALLS»
RN-BIM-64	PONTÓ CAU DE CAVALL 1
RN-BIM-65	PONTÓ CUA DE CAVALL 2
RN-BIM-66	PONT SOBRE EL RIU NÚRIA
RN-BIM-67	PONT DEL TORRENT DE FONT NEGRA,
RN-BIM-68	TÚNEL DE FONT NEGRA
RN-BIM-69	DEFENSA CONTRA LES ALLAUS DE NEU. TÚNEL ARTIFICIAL 1
RN-BIM-70	MUR DEL TÚNEL ARTIFICIAL 1
RN-BIM-71	DEFENSA CONTRA LES ALLAUS DE NEU. TÚNEL ARTIFICIAL 2
RN-BIM-72	CLAVEGUERA. TÚNEL DE LA CREU D'EN RIBA
RN-BIM-73	TÚNEL DE LA CREU D'EN RIBA
RN-BIM-77	EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ NÚRIA
RN-PIM-01	XIULET DE LES LOCOMOTORES
RN-RMO-06	PLACA INFORMATIVA «ALTURES GEOGRÀFIQUES»

Ferrovitari, sense ús

RN-BIM-51	TRINXERA DE LA CABRA
-----------	----------------------

RN-BIM-52	TÚNEL DEL NAVARRO
RN-BIM-53	TÚNEL DE FENECH
RN-BIM-54	MUR DE CONTENCIÓ DE 1952 KM 9
RN-BIM-55	PONT «DESCONEGUT»
RN-BIM-56	TRAM ARTIFICIAL DEL TÚNEL DE FONTALBA
RN-BIM-57	TÚNEL DE FONTALBA
RN-BMO-02	LLEVANEUS

Ferrovitari, sense ús. Ferrovitari, en ús

RN-BMO-03	COTXES
RN-BMO-04	VAGONS
RN-BMO-05	MUSEU DEL CREMALLERA
RN-BMO-01	LOCOMOTORES E-1 a E-4
RN-BMO-07	LOCOMOTORA F.M.G.P. 6

Els elements inventariats: entorn i context

La inscripció del conjunt d'elements que conformen la línia ferroviària de Núria en el seu entorn i context és un aspecte que cobra una importància especial en el present, quan la nostra societat sembla haver pres una consciència renovada per un aprofitament necessàriament sostenible del recurs que anomenem paisatge de muntanya, després d'unes etapes en què ha estat considerat des d'una perspectiva netament extractiva o productivista. Aquest viratge ha tingut un reflex decisiu en el planejament territorial i és amb les descripcions d'aquest instrument, en aquest cas, del POUP Vall de Ribes (2010), que hi hem volgut relacionar el ferrocarril. Per aquest motiu l'entorn i context de la línia prenen les del document normatiu, vigent, perquè pensem que en la seva definició proposa, també, una escala de valors als quals cal associar la línia del ferrocarril en el seu conjunt, i els elements patrimonials que la caracteritzen al llarg del seu recorregut, que són, ells també, un exemple de sostenibilitat mediambiental.

Quadre dels descriptors d'entorn i context

Agrícola de valor.	Terrenys que es vol protegir pel seu valor agrícola, productiu, paisatgístic o ecològic.
Agrícola de valor; espai connector.	Terrenys que es vol protegir pel seu valor agrícola, productiu, paisatgístic o ecològic, i per la seva funció connectora de la flora i la fauna.
Domini esquiable.	Espais dedicats a la pràctica dels esports de neu.

Espais naturals protegits; espai connector.	Paratge que per les seves característiques naturals és objecte d'una protecció especial d'acord amb el règim jurídic establert a la legislació general sobre aquesta matèria i les normes específiques que l'afectin.
---	---

Urbà.	Espai propi dels nuclis urbans o ciutats.
-------	---

Agrícola de valor

RN-BIM-37	PAS A NIVELL CAMÍ VEINAL DE QUERALBS (II)
-----------	---

Agrícola de valor; espai connector

RN-BIM-22	PAS A NIVELL PARTICULAR VENTAIOLA (I)
-----------	---------------------------------------

RN-BIM-23	PAS A NIVELL PARTICULAR VENTAIOLA (II)
-----------	--

RN-BIM-24	PONTÓ. PAS DE VENTAIOLA
-----------	-------------------------

RN-BIM-42	PAS A NIVELL CAMI RAMADER
-----------	---------------------------

RN-BIM-43	PAS A NIVELL CAMI RAMADER
-----------	---------------------------

RN-BIM-44	PAS A NIVELL CAMI RAMADER
-----------	---------------------------

RN-BIM-45	PAS A NIVELL CAMI RAMADER
-----------	---------------------------

Domini esquiable

RN-BIM-74	LLAC ARTIFICIAL DE NÚRIA
-----------	--------------------------

RN-BIM-75	PAS A NIVELL
-----------	--------------

RN-BIM-76	PONT D'ENLLAÇ ENTRE L'ESTACIÓ DEL FERROCARRIL I EL SANTUARI DE NÚRIA
-----------	--

RN-BIM-77	EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ NÚRIA
-----------	------------------------------------

Espais naturals protegits; espai connector

RN-BIM-25	PONT DE DOS TRAMS SOBRE EL FRESER
-----------	-----------------------------------

RN-BIM-26	VIADUCTE DE RIALB
-----------	-------------------

RN-BIM-27	BAIXADOR DE RIALB
-----------	-------------------

RN-BIM-28	PAS A NIVELL. CARRETERA DE QUERALBS
-----------	-------------------------------------

RN-BIM-29	TRINXERA EXCAVADA ABANS DEL TÚNEL DE RIALB
-----------	--

RN-BIM-30	TÚNEL DE RIALB
-----------	----------------

RN-BIM-31	PAS A NIVELL. PISTA FORESTAL DE VILAMANYA
-----------	---

RN-BIM-32	PAS A NIVELL CAMÍ VEINAL DE VILAMANYA
-----------	---------------------------------------

RN-BIM-33	INICI/ FINAL DEL TRAM DE CREMALLERA
-----------	-------------------------------------

RN-BIM-34	VIADUCTE DEL TOSA
-----------	-------------------

RN-BIM-35	PAS A NIVELL CAMÍ VEINAL DE QUERALBS (I)
-----------	--

RN-BIM-36	TÚNEL DE QUERALBS
-----------	-------------------

RN-BIM-46	PONTÓ DEL TORRENT DE RUÏRA (I)
-----------	--------------------------------

RN-BIM-47	PAS A NIVELL CAMI RAMADER
RN-BIM-48	CORBA DELS NÍNOLS
RN-BIM-49	PONT NOU DE TRES TRAMS DE FORMIGÓ, EN CORBA
RN-BIM-50	TÚNEL DEL ROC DUI
RN-BIM-51	TRINXERA DE LA CABRA
RN-BIM-52	TÚNEL DEL NAVARRO
RN-BIM-53	TÚNEL DE FENECH
RN-BIM-54	MUR DE CONTENCIÓ DE 1952 KM 9
RN-BIM-55	PONT «DESCONEGUT»
RN-BIM-56	TRAM ARTIFICIAL DEL TÚNEL DE FONTALBA
RN-BIM-57	TÚNEL DE FONTALBA
RN-BIM-58	PONTÓ FONTALBA
RN-BIM-59	PONT METÀL·LIC RECENT, APLICACIÓ DE DESGUÀS
RN-BIM-60	BARRACA I BAIXADOR DE FONTALBA
RN-BIM-61	TÚNEL DEL SALT DEL SASTRE
RN-BIM-62	TRAM DE TÚNEL ARTIFICIAL AL TÚNEL DEL SALT DEL SASTRE. MUR DE CONTENCIÓ.
RN-BIM-63	CASETA DE VIA I OBRES «MATAGALLS»
RN-BIM-64	PONTÓ CAU DE CAVALL 1
RN-BIM-65	PONTÓ CUA DE CAVALL 2
RN-BIM-66	PONT SOBRE EL RIU NÚRIA
RN-BIM-67	PONT DEL TORRENT DE FONT NEGRA,
RN-BIM-68	TÚNEL DE FONT NEGRA
RN-BIM-69	DEFENSA CONTRA LES ALLAUS DE NEU. TÚNEL ARTIFICIAL 1
RN-BIM-70	MUR DEL TÚNEL ARTIFICIAL 1
RN-BIM-71	DEFENSA CONTRA LES ALLAUS DE NEU. TÚNEL ARTIFICIAL 2
RN-BIM-72	CLAVEGUERA. TÚNEL DE LA CREU D'EN RIBA
RN-BIM-73	TÚNEL DE LA CREU D'EN RIBA
RN-RMO-06	PLACA INFORMATIVA «ALTURES GEOGRÀFIQUES»

Urbà

RN-BIM-1	EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ DE RIBES ENLLAÇ
RN-BIM-4	PONT SOBRE EL RIU FRESER
RN-BIM-5	PAS A NIVELL. CAMÍ VEÏNAL DE BRUGUERA
RN-BIM-6	CANELLA. PAS DE BRUGUERA
RN-BIM-7	PAS SUPERIOR. CAMÍ DEL CAMP RODÓ
RN-BIM-8	CANELLA ABANS DEL PAS DE LA MARGARIDETA
RN-BIM-9	PAS INFERIOR. CAMÍ DE LA MARGARIDETA
RN-BIM-10	MUR DE CONTENCIÓ (DEIXALLERIA)
RN-BIM-11	CLAVEGUERÓ DE DESGUÀS EN EL MUR DE CONTENCIÓ
RN-BIM-12	DIPÒSIT I TALLER. ESTACIÓ DE RIBES VILA

RN-BIM-13	CARRO TRANSBORDADOR
RN-BIM-14	COTXERES. ESTACIÓ DE RIBES VILA
RN-BIM-15	MAGATZEM. ESTACÓ DE RIBES VILA
RN-BIM-16	EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ DE RIBES VILA
RN-BIM-17	LATRINES. ESTACIÓ RIBES VILA
RN-BIM-18	PAS A NIVELL. ESTACIÓ RIBES VILA
RN-BIM-19	PONT SOBRE EL SEGADELL
RN-BIM-20	MURO DE DEFENSA. ESTACIÓ DE RIBES VILA
RN-BIM-21	PAS A NIVELL. CARRETERA DE PARDINES
RN-BIM-38	SUBESTACIÓ CONVERTIDORA DE QUERALBS
RN-BIM-39	EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ DE QUERALBS
RN-BIM-40	LATRINES. ESTACIÓ DE QUERALBS
RN-BIM-41	PAS A NIVELL. CARRETERA DE RIBES A QUERALBS
RN-BIM-2	PAS A NIVELL. CAMÍ VEÏNAL DE CAMPelles
RN-BIM-3	PAS INFERIOR DE LA CARRETERA DE BARCELONA A PUIGCERDÀ. TRAM METÀL·LIC

Elements inventariats: autoria estricta

Els elements que componen una línia de ferrocarril es corresponen, generalment, amb peces seriades, que es repeteixen a partir d'unes morfologies preestablertes pels enginyers que la projecten. Hi ha valor patrimonial, doncs, en el conjunt, en la coherència sistemàtica de les obres de fàbrica de la infraestructura que resulten, habitualment, les que perviuen amb més facilitat. Encara pot ser, com és el cas summament particular de la línia de Núria, que les construccions més característiques del ferrocarril, els edificis de viatgers, no responguin a un programa sistemàtic i jeràrquic, el resultat d'una planificació, sinó a l'impuls creatiu d'un arquitecte, esperonat per la idiosincràsia dels promotors del ferrocarril. Tots aquests motius reforcen la necessitat d'avaluar l'autoria dels elements, com s'ha fet amb els altres criteris exposats.

Altres proveïdors

RN-BIM-63	CASETA DE VIA I OBRES «MATAGALLS»
RN-BMO-05	MUSEU DEL CREMALLERA

Antoni Andreu Massó, enginyer director de Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes, S.A. (1955-1972)

RN-BIM-15	MAGATZEM. ESTACÓ DE RIBES VILA
RN-BIM-	PAS A NIVELL. ESTACIÓ RIBES VILA

RN-BIM- 56 TRAM ARTIFICIAL DEL TÚNEL DE FONTALBA

RN-BIM- 69 DEFENSA CONTRA LES ALLAUS DE NEU. TÚNEL ARTIFICIAL 1

Brown, Boveri & Cie. (1929-1931)

RN-BIM-33 INICI/ FINAL DEL TRAM DE CREMALLERA

RN-BMO-01 LOCOMOTORES

RN-BMO-02 LLEVANEUS

RN-BIM-38 SUBESTACIÓ CONVERTIDORA DE QUERALBS

Brown, Boveri & Cie. (1931-1985); SLM, ABB, MTM (1985-actual); SLM, ABB, ALSTHOM; STADLER (2003-actual)

RN-PIM-01 XIULET DE LES LOCOMOTORES

Construcciones Metálicas del Llobregat S.A. (1931)

RN-BMO-04 VAGONS

Eisenbahnwagen & Maschinenfabrik Van der Zypen & Charlier Cöln-Deutz (1929-1931)

RN-BMO-03 COTXES

Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, F.G.C.

RN-BIM-46 PONTÓ DEL TORRENT DE RUÏRA (I)

RN-BIM-50 TÚNEL DEL ROC DUI

RN-BIM-59 PONT METÀL·LIC RECENT, APLICACIÓ DE DESGUÀS

Gabinet tècnic de Ferrocarrils de Montaña a Grandes Pendientes, S.A. Montserrat Fenech Muñoz, enginyer director; Ángel Alfonso de Luna, Enrique García Martí, Rafael López Tienda, enginyers. (1927-1931).

RN-BIM-1 EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ DE RIBES ENLLAÇ

RN-BIM-2 PAS A NIVELL. CAMÍ VEÏNAL DE CAMPELLES

RN-BIM-3 PAS INFERIOR DE LA CARRETERA DE BARCELONA A PUIGCERDÀ. TRAM METÀL·LIC

RN-BIM-4 PONT SOBRE EL RIU FRESER

RN-BIM-5 PAS A NIVELL. CAMÍ VEÏNAL DE BRUGUERA

RN-BIM-6 CANELLA. PAS DE BRUGUERA

RN-BIM-7 PAS SUPERIOR. CAMÍ DEL CAMP RODÓ

RN-BIM-8 CANELLA ABANS DEL PAS DE LA MARGARIDETA

RN-BIM-9 PAS INFERIOR. CAMÍ DE LA MARGARIDETA

RN-BIM-10 MUR DE CONTENCIÓ (DEIXALLERIA)

RN-BIM-11 CLAVEGUERÓ DE DESGUÀS EN EL MUR DE CONTENCIÓ

RN-BIM-12 DIPÒSIT I TALLER. ESTACIÓ DE RIBES VILA

RN-BIM-13	CARRO TRANSBORDADOR
RN-BIM-14	COTXERES. ESTACIÓ DE RIBES VILA
RN-BIM-17	LATRINES. ESTACIÓ RIBES VILA
RN-BIM-19	PONT SOBRE EL SEGADELL
RN-BIM-21	PAS A NIVELL. CARRETERA DE PARDINES
RN-BIM-22	PAS A NIVELL PARTICULAR VENTAIOLA (I)
RN-BIM-23	PAS A NIVELL PARTICULAR VENTAIOLA (II)
RN-BIM-24	PONTÓ. PAS DE VENTAIOLA
RN-BIM-25	PONT DE DOS TRAMS SOBRE EL FRESER
RN-BIM-26	VIADUCTE DE RIALB
RN-BIM-28	PAS A NIVELL. CARRETERA DE QUERALBS
RN-BIM-29	TRINXERA EXCAVADA ABANS DEL TÚNEL DE RIALB
RN-BIM-30	TÚNEL DE RIALB
RN-BIM-31	PAS A NIVELL. PISTA FORESTAL DE VILAMANYA
RN-BIM-32	PAS A NIVELL CAMÍ VEINAL DE VILAMANYA
RN-BIM-35	PAS A NIVELL CAMÍ VEINAL DE QUERALBS (I)
RN-BIM-36	TÚNEL DE QUERALBS
RN-BIM-37	PAS A NIVELL CAMÍ VEINAL DE QUERALBS (II)
RN-BIM-38	SUBESTACIÓ CONVERTIDORA DE QUERALBS
RN-BIM-40	LATRINES. ESTACIÓ DE QUERALBS
RN-BIM-41	PAS A NIVELL. CARRETERA DE RIBES A QUERALBS
RN-BIM-42	PAS A NIVELL CAMI RAMADER
RN-BIM-43	PAS A NIVELL CAMI RAMADER
RN-BIM-44	PAS A NIVELL CAMI RAMADER
RN-BIM-45	PAS A NIVELL CAMI RAMADER
RN-BIM-47	PAS A NIVELL CAMI RAMADER
RN-BIM-49	PONT NOU DE TRES TRAMS DE FORMIGÓ, EN CORBA
RN-BIM-51	TRINXERA DE LA CABRA
RN-BIM-52	TÚNEL DEL NAVARRO
RN-BIM-53	TÚNEL DE FENECH
RN-BIM-55	PONT «DESCONEGUT»
RN-BIM-57	TÚNEL DE FONTALBA
RN-BIM-61	TÚNEL DEL SALT DEL SASTRE
RN-BIM-64	PONTÓ CAU DE CAVALL 1
RN-BIM-65	PONTÓ CUA DE CAVALL 2
RN-BIM-66	PONT SOBRE EL RIU NÚRIA
RN-BIM-67	PONT DEL TORRENT DE FONT NEGRA,
RN-BIM-68	TÚNEL DE FONT NEGRA
RN-BIM-70	MUR DEL TÚNEL ARTIFICIAL 1
RN-BIM-72	CLAVEGUERA. TÚNEL DE LA CREU D'EN RIBA
RN-BIM-73	TÚNEL DE LA CREU D'EN RIBA
RN-PIM-02	BARRACA D'OBRRERS DEL PLA DE SALLEN
RN-PIM-03	EMPLAÇAMENT PREVIST INICIALMENT PEL BAIXADOR DE RIBES VILA
RN-PIM-04	FUNICULAR AL COLL DE FINESTRELLES (PROJECTE NO CONSTRUÏT)

José Paz Maroto, enginyer de camins, canals i ports, per compte de Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes, S.A. (1929-1930)

RN-BIM-34 VIADUCTE DEL TOSA

Josep Danés i Torras, arquitecte, per compte de Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes, S.A. (1930)

RN-BIM-76 PONT D'ENLLAÇ ENTRE L'ESTACIÓ DEL FERROCARRIL I EL SANTUARI DE NÚRIA

Locomoción y transportes S.A., (LOTRA)

RN-PIM-06 FUNICULAR DE L'HOTEL PUIGMAL

Montserrat Fenech Muñoz, enginyer director Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes, S.A. (1925-1955)

RN-BIM-20 MURO DE DEFENSA. ESTACIÓ DE RIBES VILA

RN-BIM-27 BAIXADOR DE RIALB

RN-BIM-46 PONTÓ DEL TORRENT DE RUÏRA (I)

RN-BIM-48 CORBA DELS NÍNIXOLS

RN-BIM-54 MUR DE CONTENCIÓ DE 1952 KM 9

RN-BIM-58 PONTÓ FONTALBA

RN-BIM-60 BARRACA I BAIXADOR DE FONTALBA

RN-BIM-62 TRAM DE TÚNEL ARTIFICIAL AL TÚNEL DEL SALT DEL SASTRE. MUR DE CONTENCIÓ.

RN-BIM-73 TÚNEL DE LA CREU D'EN RIBA

RN-BIM-75 PAS A NIVELL

RN-BIM-77 EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ NÚRIA

RN-RMO-06 PLACA INFORMATIVA «ALTURES GEOGRÀFIQUES»

Nuria, S.A.

RN-BIM-74 LLAC ARTIFICIAL DE NÚRIA

Raimon Duran i Reynals, arquitecte, per compte de Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes, S.A. (1929-1930)

RN-BIM-16 EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ DE RIBES VILA

RN-BIM-39 EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ DE QUERALBS

RN-PIM-05 GRAN HOTEL AL COLL DE FINESTRELLES (PROJECTE NO CONSTRUÏT)

Ramon Montagut Dueso, enginyer director de Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes, S.A. (1972-1981)

RN-BIM-15	MAGATZEM. ESTACÓ DE RIBES VILA
RN-BIM-71	DEFENSA CONTRA LES ALLAUS DE NEU. TÚNEL ARTIFICIAL 2

Schweizerische Lokomotiv und Maschinenfabrik, S.L.M. (1892)

RN-RMO-07 LCOMOTORA F.M.G.P. 6

Els elements inventariats: béns amb protecció (BCIL)

Són els béns immobles integrants del patrimoni cultural que, tot i la seva significació i importància, no compleixin les condicions pròpies dels béns culturals d'interès nacional, però que cal preservar i mantenir com a identificadors del municipi. Estan inclosos en el Catàleg del Patrimoni Cultural Català del DC.

Formen part d'aquesta categoria:

-Béns radicats a Catalunya que estaven inclosos en catàlegs de patrimoni cultural incorporats en plans urbanístics vigents en el moment de l'entrada en vigor de la LPCC, si aquest planejament que els protegeix encara és vigent, llevat que siguin béns culturals d'interès nacional. Continuen sent BCIL els béns inclosos en precatàlegs anteriors a la LPCC que van ser inscrits al Catàleg de Patrimoni Cultural Català.

-Béns declarats com a BCIL pel procediment regulat per la LPCC, a través de declaracions individuals (art. 17 LPCC) pels ajuntaments (quan els municipis tinguin més de 5.000 habitants) o pels consells comarcals (quan els municipis tinguin menys de 5.000 habitants).

-Béns inclosos en Catàlegs incorporats en plans urbanístics aprovats a partir de l'entrada en vigor de la LPCC que han estat comunicats al Departament de Cultura.

Els instruments de protecció i de control recauen principalment en els municipis.

Són béns amb protecció urbanístic en aquest inventari (BCIL)

RN-BIM-16	EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ DE RIBES VILA
RN-BIM-39	EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ DE QUERALBS
RN-BIM-34	VIADUCTE DEL TOSA

Rellevància com a patrimoni cultural.

Amb caràcter general, podem dir que el ferrocarril de Ribes de Freser al Santuari de Núria conserva un nombre molt notable d'elements amb valors patrimonials, que li proporcionen i confirmen el caràcter de línia de muntanya amb què va ser projectada, el de posar en contacte les ciutats del país amb el cor del Pirineu. Un caràcter que identifiquem en els elements que hem inventariat a partir dels resultats que hem obtingut en els diferents àmbits de què es componen les fitxes. Per tant, el conjunt d'elements de la línia del ferrocarril de Núria posseeix una molt elevada integritat i autenticitat, la qual cosa permet vincular-lo amb l'ideari de la societat que el van projectar i, successivament, amb les que l'han modelat, sense que d'aquesta vinculació permanent amb el passat en resulti un fet incompatible amb una explotació ferroviària que cal que s'ajusti a tots els estàndards de seguretat i confort contemporanis, ni amb la construcció de nous objectius per al futur.

Rellevància com a patrimoni cultural

Baixa

RN-BIM-6	CANELLA. PAS DE BRUGUERA
RN-BIM-8	CANELLA ABANS DEL PAS DE LA MARGARIDETA
RN-BIM-11	CLAVEGUERÓ DE DESGUÀS EN EL MUR DE CONTENCIÓ
RN-BIM-18	PAS A NIVELL. ESTACIÓ RIBES VILA
RN-BIM-22	PAS A NIVELL PARTICULAR VENTAIOLA (I)
RN-BIM-23	PAS A NIVELL PARTICULAR VENTAIOLA (II)
RN-BIM-31	PAS A NIVELL. PISTA FORESTAL DE VILAMANYA
RN-BIM-32	PAS A NIVELL CAMÍ VEINAL DE VILAMANYA
RN-BIM-35	PAS A NIVELL CAMÍ VEINAL DE QUERALBS (I)
RN-BIM-37	PAS A NIVELL CAMÍ VEINAL DE QUERALBS (II)
RN-BIM-42	PAS A NIVELL CAMI RAMADER
RN-BIM-43	PAS A NIVELL CAMI RAMADER
RN-BIM-44	PAS A NIVELL CAMI RAMADER
RN-BIM-45	PAS A NIVELL CAMI RAMADER
RN-BIM-47	PAS A NIVELL CAMI RAMADER
RN-BIM-70	MUR DEL TÚNEL ARTIFICIAL 1
RN-PIM-03	EMPLAÇAMENT PREVIST INICIALMENT PEL BAIXADOR DE RIBES VILA

Mitjana Baixa

RN-BIM-2	PAS A NIVELL. CAMÍ VEÏNAL DE CAMPELLES
RN-BIM-5	PAS A NIVELL. CAMÍ VEÏNAL DE BRUGUERA
RN-BIM-10	MUR DE CONTENCIÓ (DEIXALLERIA)
RN-BIM-20	MURO DE DEFENSA. ESTACIÓ DE RIBES VILA
RN-BIM-21	PAS A NIVELL. CARRETERA DE PARDINES
RN-BIM-28	PAS A NIVELL. CARRETERA DE QUERALBS
RN-BIM-36	TÚNEL DE QUERALBS
RN-BIM-41	PAS A NIVELL. CARRETERA DE RIBES A QUERALBS
RN-BIM-75	PAS A NIVELL

Mitjana

RN-BIM-24	PONTÓ. PAS DE VENTAIOLA
RN-BIM-46	PONTÓ DEL TORRENT DE RUÏRA (I)
RN-BIM-49	PONT NOU DE TRES TRAMS DE FORMIGÓ, EN CORBA
RN-BIM-63	CASETA DE VIA I OBRES «MATAGALLS»
RN-PIM-02	BARRACA D'OBRETS DEL PLA DE SALLENT
RN-PIM-04	FUNICULAR AL COLL DE FINESTRELLES (PROJECTE NO CONSTRUÏT)
RN-PIM-05	GRAN HOTEL AL COLL DE FINESTRELLES (PROJECTE NO CONSTRUÏT)

Alta

RN-BIM-13	CARRO TRANSBORDADOR
RN-BIM-27	BAIXADOR DE RIALB
RN-BIM-29	TRINXERA EXCAVADA ABANS DEL TÚNEL DE RIALB
RN-BIM-30	TÚNEL DE RIALB
RN-BIM-33	INICI/ FINAL DEL TRAM DE CREMALLERA
RN-BIM-48	CORBA DELS NÍNIXOLS
RN-BIM-51	TRINXERA DE LA CABRA
RN-BIM-52	TÚNEL DEL NAVARRO
RN-BIM-53	TÚNEL DE FENECH
RN-BIM-54	MUR DE CONTENCIÓ DE 1952 KM 9
RN-BIM-56	TRAM ARTIFICIAL DEL TÚNEL DE FONTALBA
RN-BIM-57	TÚNEL DE FONTALBA
RN-BIM-61	TÚNEL DEL SALT DEL SASTRE
RN-BIM-62	TRAM DE TÚNEL ARTIFICIAL AL TÚNEL DEL SALT DEL SASTRE. MUR DE CONTENCIÓ.
RN-BIM-68	TÚNEL DE FONT NEGRA
RN-BIM-69	DEFENSA CONTRA LES ALLAUS DE NEU. TÚNEL ARTIFICIAL 1
RN-BIM-71	DEFENSA CONTRA LES ALLAUS DE NEU. TÚNEL ARTIFICIAL 2
RN-PIM-06	FUNICULAR DE L'HOTEL PUIGMAL

Molt alta

RN-BIM-1	EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ DE RIBES ENLLAÇ
RN-BIM-3	PAS INFERIOR DE LA CARRETERA DE BARCELONA A PUIGCERDÀ. TRAM METÀL·LIC
RN-BIM-4	PONT SOBRE EL RIU FRESER
RN-BIM-7	PAS SUPERIOR. CAMÍ DEL CAMP RODÓ
RN-BIM-9	PAS INFERIOR. CAMÍ DE LA MARGARIDETA
RN-BIM-12	DIPÒSIT I TALLER. ESTACIÓ DE RIBES VILA
RN-BIM-14	COTXERES. ESTACIÓ DE RIBES VILA
RN-BIM-15	MAGATZEM. ESTACIÓ DE RIBES VILA
RN-BIM-17	LATRINES. ESTACIÓ RIBES VILA
RN-BIM-19	PONT SOBRE EL SEGADELL
RN-BIM-25	PONT DE DOS TRAMS SOBRE EL FRESER
RN-BIM-26	VIADUCTE DE RIALB
RN-BIM-40	LATRINES. ESTACIÓ DE QUERALBS
RN-BIM-55	PONT «DESCONEGUT»
RN-BIM-58	PONTÓ FONTALBA
RN-BIM-60	BARRACA I BAIXADOR DE FONTALBA
RN-BIM-64	PONTÓ CAU DE CAVALL 1
RN-BIM-65	PONTÓ CUA DE CAVALL 2
RN-BIM-66	PONT SOBRE EL RIU NÚRIA
RN-BIM-67	PONT DEL TORRENT DE FONT NEGRA,
RN-BIM-72	CLAVEGUERA. TÚNEL DE LA CREU D'EN RIBA
RN-BIM-73	TÚNEL DE LA CREU D'EN RIBA
RN-BIM-74	LLAC ARTIFICIAL DE NÚRIA
RN-BIM-77	EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ NÚRIA
RN-BMO-01	LOCOMOTORES E-1 A E-4
RN-BMO-03	COTXES
RN-BMO-03	COTXES
RN-BMO-04	VAGONS
RN-BMO-02	LLEVANEUS
RN-BMO-05	MUSEU DEL CREMALLERA
RN-RMO-06	PLACA INFORMATIVA «ALTURES GEOGRÀFIQUES»
RN-BMO-07	LOCOMOTORA F.M.G.P. 6

Prioritària

RN-BIM-16	EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ DE RIBES VILA
RN-BIM-34	VIADUCTE DEL TOSA
RN-BIM-38	SUBESTACIÓ CONVERTIDORA DE QUERALBS
RN-BIM-39	EDIFICI DE VIATGERS. ESTACIÓ DE QUERALBS
RN-BIM-76	PONT D'ENLLAÇ ENTRE L'ESTACIÓ DEL FERROCARRIL I EL SANTUARI DE NÚRIA
RN-PIM-01	XIULET DE LES LOCOMOTORES

