

>Ve de la pàgina 10

De Granollers a Vic

La formació de la societat del Ferrocarril de Granollers a Sant Joan de les Abadesses va ser autoritzada l'any 1863, però es va declarar dissolta el 1866. El govern va intervenir un any abans que caduqués la concessió per considerar que la companyia tenia les obres paralitzades i que li mancaven recursos, a més de suficients administradors i accionistes. Segons alguns estudiosos, la crisi financera que havia començat el 1864 i una complexa suma d'actituds especulatives van impedir que aquesta línia fos una realitat sota l'estímul de la subvenció de l'Estat. En aquest sentit, s'han constatat propostes de l'època per a la construcció d'«un ferrocarril ordinari entre Granollers i Vic i un d'econòmic de tracció animal entre Vic i Sant Joan de les Abadesses», per resoldre i agilitar el transport de carbó.

El 1870 es van reprendre els treballs, després d'una nova adjudicació al baró Henri Alexandre de Lossy de Ville, veí de París. El nou concessionari va promoure la creació de la companyia Camino de Hierro del Norte de Cataluña i va formalitzar el contracte de construcció, però els seus escassos recursos van alentir les obres.

Es calcula que a finals de 1873 la construcció de la secció de Granollers a Vic estava ja gairebé acabada, però la tercera guerra carlista va retardar la seva posada en marxa fins a l'any 1875. Es van haver de construir 40,1 quilòmetres de via i la inversió de capital en aquest tram s'ha xifrat en prop de 15 milions de pessetes.

Pioners i experimentadors

Les característiques de la construcció i del finançament de les línies de Barcelona a Granollers i de Granollers a Vic han merescut la denominació d'aquestes obres com a autèntics camps d'experimentació. La construcció de la primera via que arribava a la ciutat es considera molt important en el procés d'implantació del ferrocarril a Catalunya. Va servir de model per als enginyers del país i va contribuir de manera decisiva a l'assimilació de tècniques de projecció i d'organització pròpies d'aquest tipus d'obres públiques, segons ha constatat el professor Pere Pascual en una publicació històrica editada amb la col·laboració d'Edicions Universitat de Barcelona i la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Segons Pascual, la companyia de Granollers va desenvolupar «un paper rellevant com a escola pràctica», perquè «un bon nombre de mecànics catalans hi van adquirir coneixements sobre l'articulació funcional del material ferroviari». Per exemple, els directius de la societat van decidir importar el material necessari a peces perquè pensaven



Foto: HMG

que convenia «als interessos de la societat que es construís en aquesta capital, a excepció dels que havien de servir de model». Aquest esperit experimentador també hauria influït, però, en el creixent desequilibri pressupostari de la construcció.

En l'àmbit econòmic, els dirigents de la companyia es van inclinar per un procediment financer novedós a Barcelona, que era habitualment utilitzat per les companyies ferroviàries franceses. Segons Pascual, els estatuts d'aquestes empreses «recollien que quan les despeses de creació excedissin els recursos de la companyia, es proveiria el dèficit per mitjà d'un emprèstit autoritzat pel govern». L'any 1855 l'empresa de Granollers va emetre obligacions i aquest va ser el primer emprèstit emès per una companyia ferroviària i un dels primers realitzats en el mercat bursàtil barceloní. El professor Pascual encara és més rotund: «aquest instrument financer era una novetat a Espanya, fins al punt que el govern va sol·licitar informació al governador civil sobre la forma i les condicions amb les quals la societat havia emès aquestes obligacions».

En el cas de la línia de Granollers a Vic, en el seu recull històric, destaca que el capital per posar en servei el primer tram d'aquest ferrocarril carbonífer no l'havia aportat una societat, sinó sis persones «interessades en la realització del camí, per la participació que tenien en les mines de Sant Joan de les Abadesses».