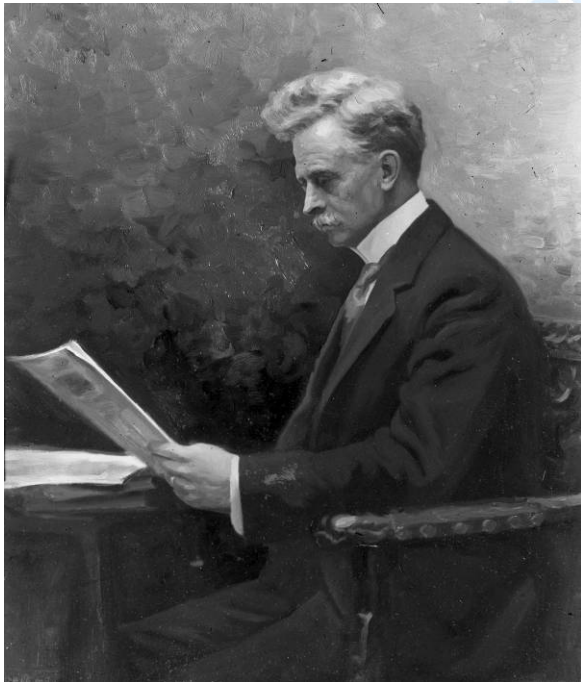



Montañés i Pearson

Miquel Palou

27 de setembre de 2012

Carlos Montañés Criquillon:
l'home de les idees



Frederick Stark Pearson:
l'home dels recursos
tècnics i econòmics



Junts van portar a terme dos projectes cabdals per a Catalunya: l'electrificació de tota l'àrea industrial de Barcelona i, de retruc, de tot el Principat.

I la constitució de *Ferrocarriles de Cataluña, S.A.*

Tot i que per a Pearson no era mes que un consumidor de l'energia que produïa, es va convertir ben aviat amb una xarxa imprescindible.

L'actualment conegut per Metro del Vallès va transportar, en 2011, 57,4 milions de viatgers.





Va néixer a Barcelona l'any 1877.

Era fill d'un advocat i d'una nordamericana d'origen belga.

Parlant l'anglès com a llengua materna, es va poder entendre amb Pearson directament, sense intermediaris, la qual cosa va simplificar molt les coses.

Va estudiar enginyeria industrial i, amb només 19 anys, va entrar a treballar a la *Barcelona Tramways & Co.*, societat britànica dirigida per Samuel Morris.

Si bé l'any 1907 el nou director Mr. Brown el va nomenar enginyer en cap i membre del consell de direcció, va deixar l'empresa i se'n va anar a treballar als *Talleres Alexander* que fabricaven màquines de vapor.

Com el preu del carbó gal·lès que era precis per a generar el vapor no parava de pujar, va començar a pensar que calia trobar una energia alternativa menys costosa que permetés prescindir de les importacions de carbó.

Es va entrevistar amb dos dels banquers de més renom de Barcelona, Arnús i Marsans, que li van dir que el seu projecte era massa important i costós per als recursos de que disposaven.

Va se aleshores quan va començar a temptejar els seus contactes internacionals.

A traves d'un amic diplomàtic, Domingo Merry del Val, va aconseguir que el tema de l'electrificació de Catalunya s'estudiés en una reunió del *London Midland Bank*, on li van aconsellar que es poses en contacte amb Alfred Parrish, que entre 1896 i 1906 havia tingut una companyia de tramvies a Barcelona.



Banca Arnús

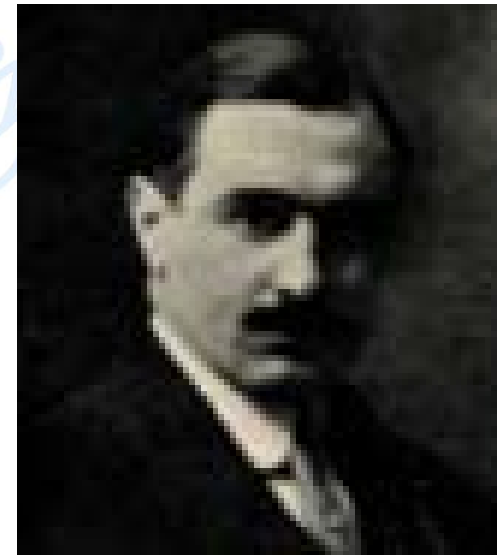
Parrish va considerar que el projecte era interessant i va convocar Montañés a una reunió a Londres, on també assistiria un dels seus assessors, l'enginyer Dr. Parshall que, entre 1892 i 1902, havia construït la primera presa d'Assuan, a Egipte.

Després de sis dies de reunions, Alfred Parrish va acceptar fer-se càrrec del projecte.

Tot semblava anar bé, fins i tot es va emetre una primera sèrie d'obligacions, quan va esclatar la Setmana Tràgica.

Els anglesos es van fer enrere, espantats per la inestabilitat.

Però, quan tot semblava perdut, Parshall li va dir a Montañés: “portem masses hores i molts diners gastats en aquest projecte i seria una llàstima deixar-lo córrer. La dimensió d'aquest projecte requereix un home excepcional i aquest home es el nord-americà Frederick Stark Pearson.”



Carlos Montañés

Dos anys després d'aquest fet, Parshall es va entrevistar amb Pearson, de pas per Londres, i li va exposar els detalls del pla de Montañés.

S'hi va mostrar interessat des del primer moment, però va voler viatjar a Barcelona abans d'acceptar el projecte.

A primers de juny de 1911, dos anys després de la Setmana Tràgica, Pearson va poder veure, junt amb Montañés i des del cim del Tibidabo, la realitat del projecte que se li havia presentat.

“Em quedo amb el projecte, Montañés, ja no es troben perles com aquesta en el món...”



Montañés (al centre)
en una visita d'obres



Va néixer a Lowell (Massachusetts) en 1861.

La prematura mort del seu pare, empleat de ferrocarrils, el va obligar a acceptar diversos treballs que li permetessin estudiar fins que es va graduar en enginyeria a la Universitat de Tufts.

El 1886, als 25 anys, va crear una empresa d'electricitat a Boston.

Després, a Nova York, va ser cap de la companyia de tramvies i, el 1898, malalt, es va anar a restablir a Suïssa, on va prendre consciència de les possibilitats de l'aigua per generar energia elèctrica.

I el primer que va fer va ser crear la *Mexican Light & Power Co. Ltd.* i la *Brazilian Light & Power Co.* i construir, l'any 1907, la presa i la central a les cataractes del Niagara.

El seu esquema sempre era el mateix: controlar la producció d'energia (salts d'aigua, centrals, etc.) i els consumidors immediats (xarxes de tramvies principalment).

I així va arribar a Barcelona a primers de juny de 1911

Pearson (al centre) en una visita d'obres al Pallars



“Invertir en una ciutat com Barcelona es, sens dubte, invertir en el futur” va dir-li Pearson a Montañés a dalt del Tibidabo.

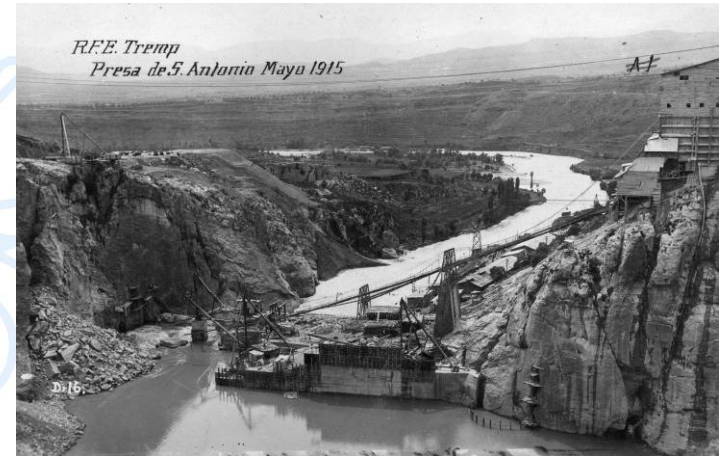
“Si vostè, Montañés, s’ocupa de les relacions amb els polítics, els obrers i la premsa, em quedo el projecte. Ja vaig perdre prou de temps a Sudamèrica solucionant problemes que no eren de la meua especialitat...”.

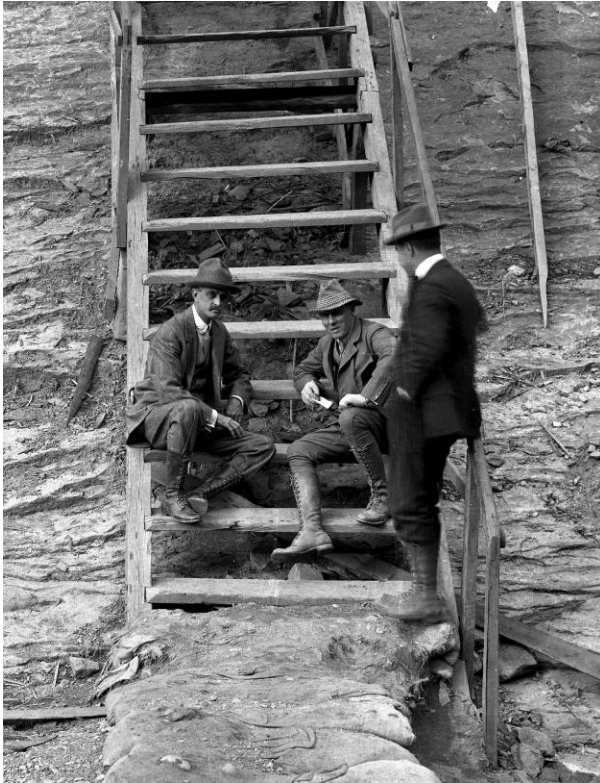
Es construïren grans preses als rius del Pirineus i salts d'aigua i centrals generadores d'electricitat, que es faria arribar a Barcelona mitjançant línies d'alta tensió.

I el projecte d'ordenació del territori es completaria amb l'enllaç de Barcelona amb la zona industrial del Vallès per mitjà d'un ferrocarril que passaria per sota de la muntanya del Tibidabo.

Abandonada la possibilitat de construir una presa al riu Ebre, prop de Faió per un desacord en el preu de la concessió, es va decidir construir-ne una molt a prop de Tremp, a la Noguera Pallaresa, entre la Pobla de Segur i Camarasa,

Per a això va caldre adquirir la concessió al germà del pintor Josep Maria Sert, que no va tenir cap inconvenient en vendre.





Pearson en una visita
d'obres al Pallars

Un cop assegurada aquesta concessió, es va procedir a constituir a Toronto (Canada) la *Barcelona Traction Ligth & Power Co.* (12 de setembre de 1911) amb un capital de social de 45 milions de dòlars.

I, a Barcelona, la *Ebro Irrigation and Power Co.* (14 de desembre de 1911) amb un capital de 2 milions i mig de dòlars.

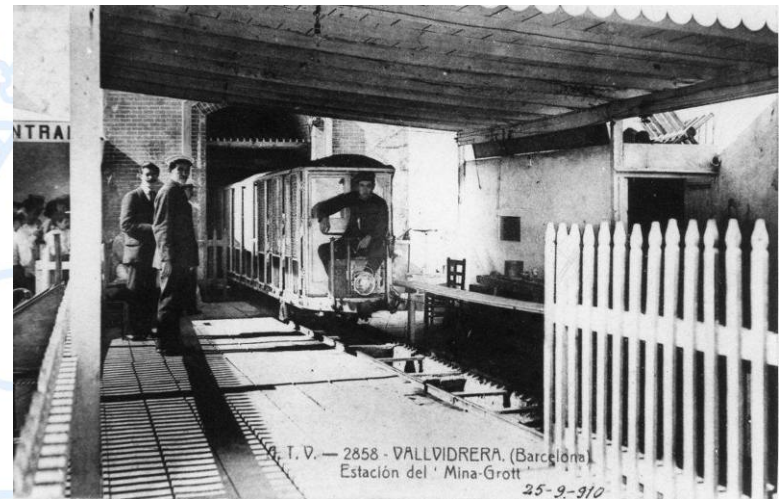
No cal dir que Montañés, que ja s'havia acomiadat de *Talleres Alexander*, era l'home fort de les dues entitats.

Però restava encara quelcom a resoldre: fer-se amb la propietat dels tramvies de Barcelona i del tren de Sarrià.

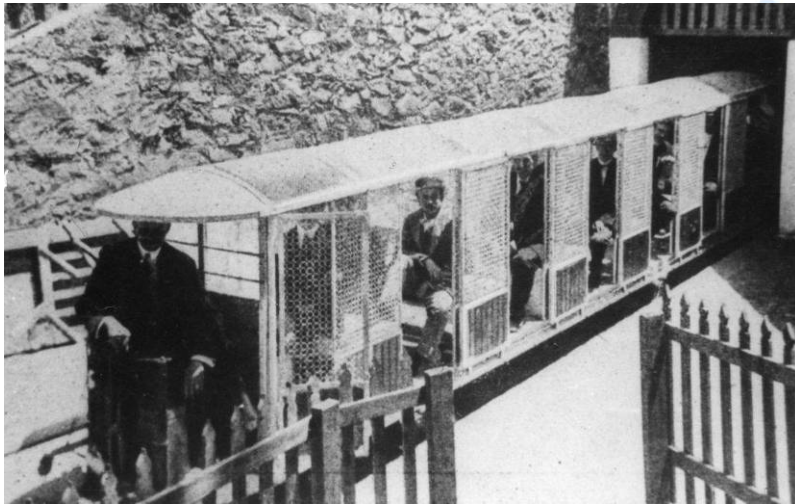
I la jugada, encara que sembli estrany, passava per un trenet gairebé de juguina, propietat de Montañés, que duia al pantà de Vallvidrera: el *Mina Groot*.

El *Mina Groot* era un tren petit, amb un únic cotxe electrificat, d'onze metres i mig de llargada, al qual hi cabien 36 persones assegudes.

Les portes es tancaven automàticament i s'obrien quan el tren s'aturava.



Mina Groot
(estació d'enllaç amb el funicular)



Mina Grott (estació del pantà)

Circulava per un túnel rectilini, sobre una via muntada al damunt d'una conducció d'aigua, de 1400 metres i una secció de 2 m², propietat d'una comunitat de regants que, des del pantà de Vallvidrera, portava l'aigua fins a la vila de Sarrià.

El resultat va ser una mena d'atracció de fira que va acabar tenint un gran èxit.

I a causa d'això, *Ferrocarril de Sarrià a Barcelona, S.A.* i la *S.A. El Tibidabo*, propietària aquesta del parc d'atraccions, el van denunciar per manca de seguretat en veure amenaçats els seus interessos, .

Tot i que la justícia li va donar la raó a Montañés per seguir amb l'exploració, se li va recomanar que presentés una proposta de més entitat.

El 25 de setembre de 1909 va presentar al Ministeri de Foment el projecte d'una línia de ferrocarril que anava des de Sarrià fins a Les Planes, passant per un túnel perforat sota la serra de Collserola



Baixador de Vallvidrera
i túnel 4

La concessió li va ser atorgada el 27 de desembre de 1910, amb l'obligació que entrés en servei abans de deu anys.

Per tirar endavant el projecte, Montañés necessitava capital. Daniel Heinemann, president de *Les Tramways de Barcelona* es va interessar en el projecte, però el que pretenia era comprar el tren de Sarrià per tancar-lo i vendre els terrenys de l'estació de la plaça de Catalunya per promoure una important operació immobiliària.



C. Balmes – Gran Via



C. Bergara

I l'arribada de Pearson va fer canviar el panorama.

Finalment, Montañés va obtenir la concessió de la prolongació de la línia des de les Planes fins a Sabadell i Terrassa el 8 de juny de 1912

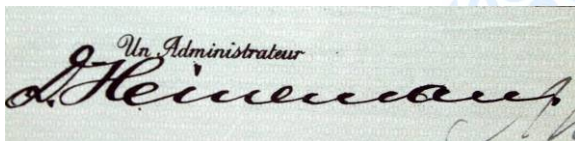
Ja només mancava obtenir el control del tren de Sarrià. Tant Pearson com Montañés hi estaven d'acord.



Peu del Funicular

El primer que calia fer era que Heinemann no s'assabentés de les intencions de Pearson ja que, com s'ha vist, pretenia tancar el tren de Sarrià per potenciar les seves línies de tramvies i vendre els terrenys de l'estació de la plaça de Catalunya.

A més a més, les negociacions entre ell i els propietaris del tren de Sarrià ja havien començat.



Pl. Catalunya





Pearson va enviar a Brussel·les un agent de canvi i borsa, Albert Compte, a negociar amb els propietaris els tren de Sarrià, aleshores la belga Sofina.

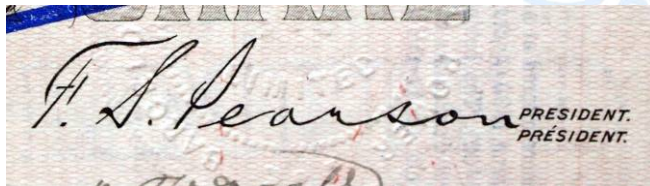
Montañès també era a Brussel·les, tancat a l'hotel sense deixar-se veure. Si algú intuïa que qui anava al darrera del tren de Sarrià era en Pearson, la compra no es podia portar a terme.

A la primera reunió Sofina va dir que no perquè ja tenia iniciades converses i un principi d'acord amb Heinemann per sis milions de francs belgues.

Però la insistència de Compte en una segona reunió, el 23 de juny de 1911, va portar Sofina a demanar pel tren de Sarrià 8 milions de francs belgues per trencar el contracte amb Heinemann, 1 milió en el moment de la signatura del contracte i la resta abans de 5 dies.

Quan es va fer pública la notícia que Pearson havia comprat el tren de Sarrià (7.836 accions del total de 8.000) i havia nomenat Montañès com a únic conseller, el consell de *Ferrocarril de Sarrià a Barcelona, S.A.* va dimitir.

Però els empleats i algun director no s'ho van creure. Estaven convençuts que l'operació l'havia fet Heinemann amb *Sofina*, que estava representada a Barcelona per Francesc Cambó. Fins i tot i va haver algun directiu de Heinemann que va anar a les oficines del tren de Sarrià per assumir-ne la gestió.

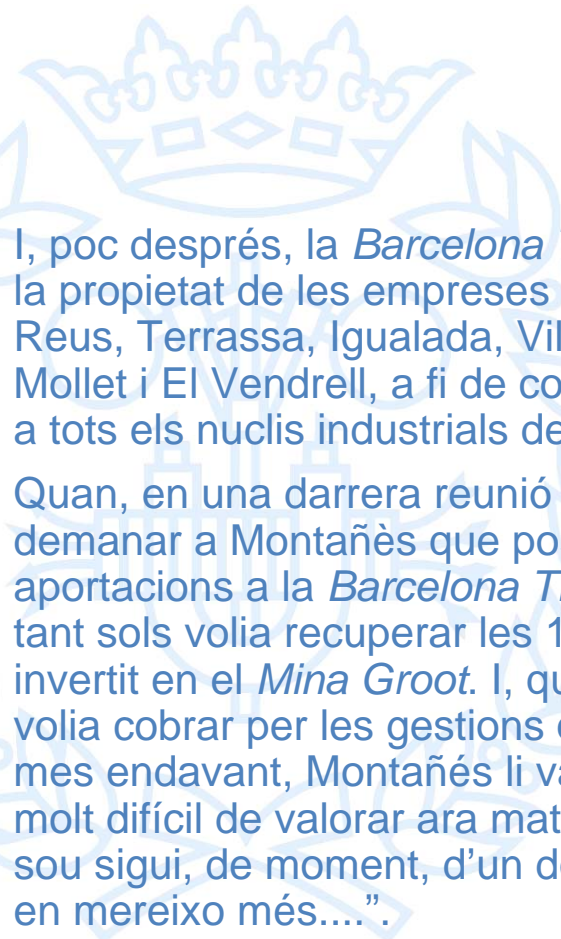


Montañés no va restar massa temps al front del tren de Sarrià, ja que a Pearson li era necessari per a una altra important operació: la compra a AEG de la central elèctrica del carrer Mata, de Barcelona (les *tres xemeneïes*).

La negociació es va fer a la seu d'AEG a Berlin, amb el president del seu consell d'administració, Walter Rhatenau, que va demanar, i Pearson va pagar, un 148% del preu de la *Barcelonesa de Electricidad*.



Central de Mata, al Paral·lel de Barcelona



I, poc després, la *Barcelona Traction* es va anar fent amb la propietat de les empreses productores de Mataró, Valls, Reus, Terrassa, Igualada, Vilafranca, Manresa, Sabadell, Mollet i El Vendrell, a fi de controlar la producció d'energia a tots els nuclis industrials de Catalunya.

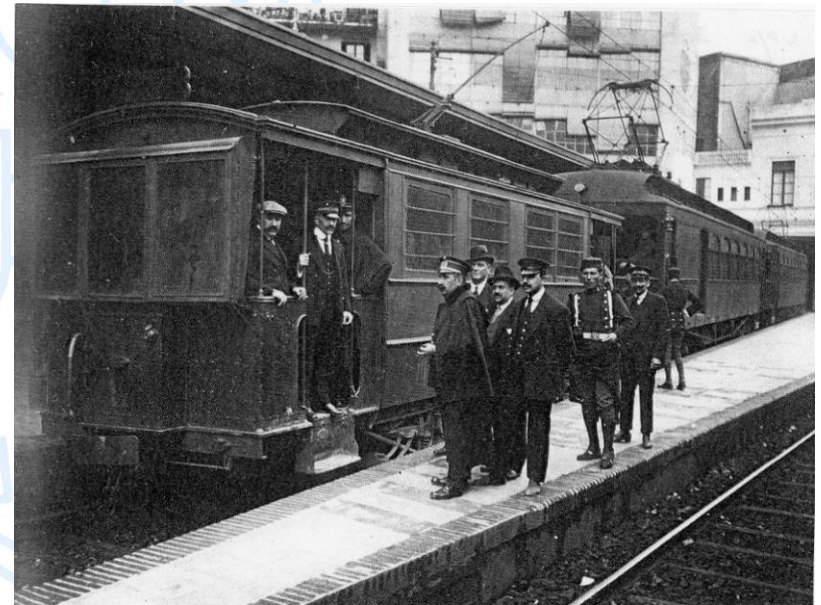
Quan, en una darrera reunió a Londres, Pearson va demanar a Montañés que poses preu a les seves aportacions a la *Barcelona Traction*, aquest li va dir que tant sols volia recuperar les 150.000 pessetes que havia invertit en el *Mina Groot*. I, quan li va preguntar quin sou volia cobrar per les gestions que havia fet i seguiria fent mes endavant, Montañés li va dir: "Aquesta es una feina molt difícil de valorar ara mateix. Suggerixo que el meu sou sigui, de moment, d'un dolar al mes... i el temps dirà si en mereixo més....".

En sortir del despatx, Pearson va anunciar a Montañès que, de moment li entregava 1.000 accions de *Spanish Securities Co. Ltd.* (25.000 \$) pels seus drets d'exploració de la línia de Sarrià a Les Planes, pels estudis i gestions que havia fet i per l'avantprojecte d'electrificació de Catalunya.

A més a més el va nomenar conseller vitalici de *Ferrocarriles de Cataluña, S.A.*, l'encarregada d'explotar la nova línia a Sabadell i Terrassa.

Pl. Catalunya

Cotxe Brill amb departament de 1a classe



El tret de sortida dels canvis que es produirien a la comarca del Pallars va tenir lloc a finals de juny de 1911 amb la visita que Pearson hi va fer.

El novembre de 1911 els geòlegs i topògrafs de *La Canadenc* van decidir fer la presa a Sant Antoni.

Firmats els convenis corresponents amb els municipis i l'associació de regants, va venir l'hora de les expropiacions. Davant les dificultats, Montañès va dimitir. Inútil. "Retiri la dimissió immediatament", li va dir Pearson.

"D'acord, me'n ocuparé....", va respondre Montañès.

Aleshores Montañès va triar uns quants estudiants dels darrers anys d'enginyeria industrial, dirigits per l'advocat Carrencá i el pèrit agrícola Ramón Sevina. I tot es va solucionar.

I, davant de qualsevol dificultat...."Arregli-ho Montañès".

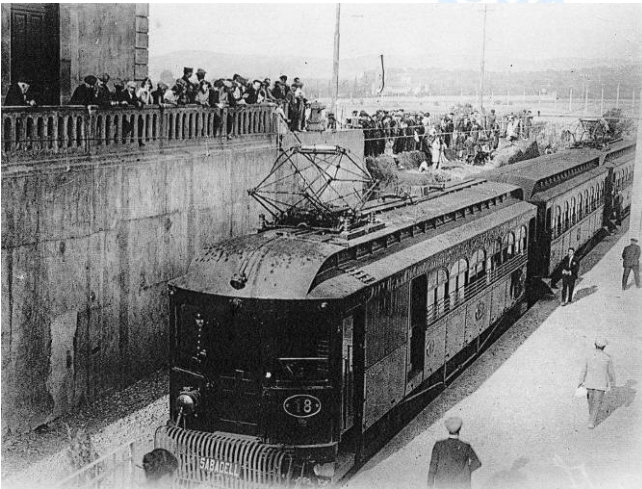




Les Planes

La darrera visita de Pearson al Pallars va tenir lloc durant el mes de juny de 1914, poc abans de l'esclat de la primera guerra mundial.

Però quan es va inaugurar el servei entre Sarrià i Les Planes el 28 de novembre de 1916, el Dr. Pearson no hi va assistir.



Sabadell-Estació

El hundimiento del "Lusitania"

El aviso de Alemania

Londres, 8.—El *Lusitania* había salido hace cinco días para Liverpool.

Con motivo de su salida, la Embajada de Alemania había hecho insertar en los diarios de Nueva York un aviso previniendo que era peligroso embarcarse en este buque.

El buque se fué á pique unos 18 minutos después de haber sido torpedeado.—*Havas.*

La colonia norteamericana

Londres, 8. — La colonia norteamericana de esta ciudad se halla verdaderamente indignada.

Lo menos que puede hacer nuestro país — dicen sus miembros — es declarar la guerra á Alemania. Se empieza á decir que el presidente Wilson perderá su prestigio si no se decide á obrar.

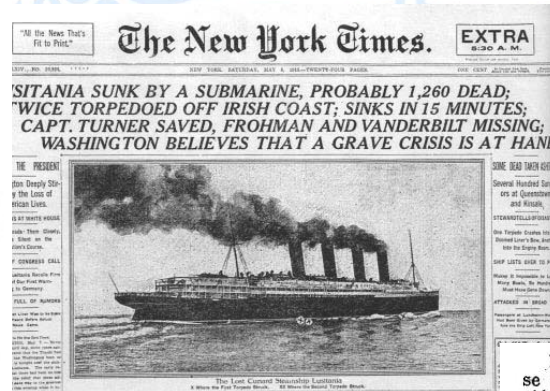
Si se comprueba que hay norteamericanos entre las víctimas de este atentado, la cólera sorda que ya late en el país, estallará en una ola de furor desde Nueva York á San Francisco.— *Havas.*

Alemania elude la responsabilidad

Londres, 8.—Los diarios de Nueva York dicen que la embajada de Alemania en Washington ha declarado que en vista de la advertencia hecha á los norteamericanos antes de la salida del *Lusitania*, Alemania declina toda responsabilidad por la pérdida de este buque, y que lo mismo sucederá en todos casos semejantes, mientras dure la guerra.

La embajada espera que el incidente del *Lusitania* percatará á los norteamericanos del peligro de arriesgarse en la zona de guerra.— *Havas.*

Un submarí alemany va torpedinar el transatlàntic *Lusitania*, on viatjava amb la seva dona Mabel Ward, el 7 de maig de 1915.



Por noticias que llegaron ayer á Barcelona se supo, produciendo ello la natural impresión, que una de las víctimas del hundimiento del *Lusitania* ha sido Mr. Pearson, director de la sociedad «Riegos y Fuerzas del Ebro», más conocida por «La Canadiense», entidad que había emprendido en Cataluña obras de inmensa consideración.

El cadáver de Mr. Pearson ha sido encontrado, según telegrama recibido en la mencionada sociedad. En cambio, desconócese qué suerte ha cabido á la esposa del referido hombre de negocios.

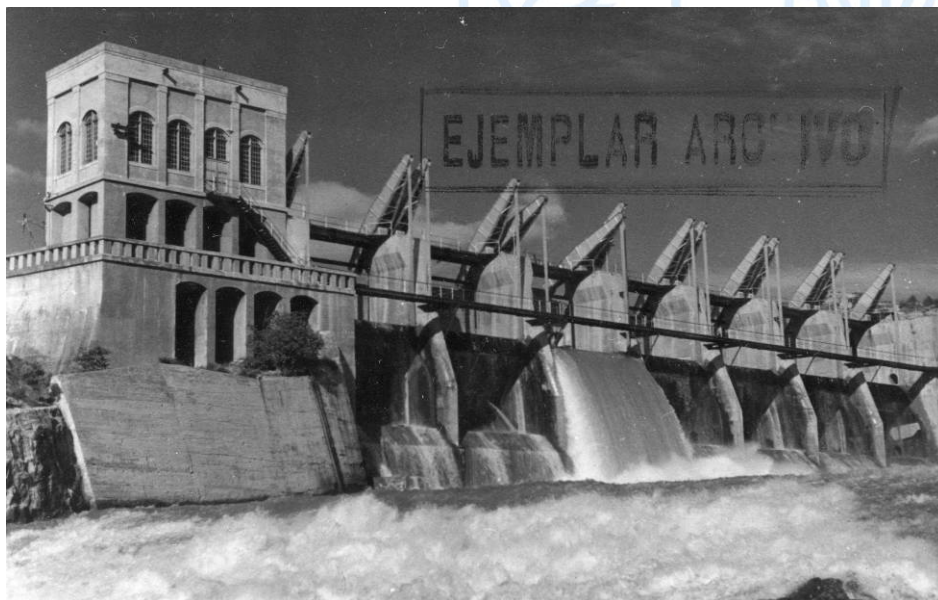
Puede suponerse ya que ayer fué en esta ciudad motivo de conversación, deplorándose en extremo, la muerte de quien contaba entre nosotros multitud de relaciones de diverso orden. D. E. P.



Automotor
Brill 24

El 7 de febrer de 1916 va començar la retenció d'aigües de la Noguera Pallaresa, que es va completar el 24 de maig.

I l'entrada en funcionament de la central de Sant Antoni, amb una potència de 32.000 kW, va permetre deixar d'importar carbó gal·lès.



Embassament
de Sant Antoni



Monument a F. S. Pearson
a Barcelona



Montañes va fer moltes coses més.

Però Pearson ja no hi era...



Terrassa



La Floresta



Barcelona



Sabadell



Rubí



Entre Muntaner
i la Bonanova



Sarrià



Sarrià



Entre Sarrià
i el Peu del Funicular





Entre Les Fonts i Terrassa els anys 50.



Les Planes
els anys 60.



El llegat de Montañes
i Pearson avui...



... i demà.

