

Epopeia de la llum



El dia 11 de juliol de l'any 1911, quan l'enginyer nord-americà Frank Stark Pearson va arribar a Barcelona amb el seu vagó privat, poques persones eren conscients de la transcendència que tindria aquella visita. Les maneres ianquis de Pearson —botes de canya alta i barret de cowboy— no deixaven endevinar la complexitat d'un projecte que havia de ser decisiu per a la construcció de *la ciutat dels prodigis* i per al progrés de Catalunya.

El paràgraf anterior podria semblar l'inici d'una novel·la, però no es tracta ara de fantasia, sinó d'història. L'arribada de Pearson a Barcelona va ser el preludi d'un fet primordial: l'electrificació de Catalunya, la història d'una epopeia que aquest dies rescata una exposició de FECSA, muntada a partir de l'arxiu fotogràfic de l'empresa. La mobilització de milers de treballadors, la construcció faraònica de les preses, el traçat de quilòmetres de línies d'alta tensió i el creixement industrial de Catalunya queden plasmat en la força d'unes imatges que, fetes fa anys per tal d'informar puntualment els inversors estrangers, tenen ara el mèrit de detallar-ne el procés pas a pas.

Tornem a l'enginyer Pearson. L'hem deixat que arribava a Barcelona l'11 de juliol de 1911. El primer que va fer va ser instal·lar-se a l'Hotel Colón, un esplèndid edifici modernista de la plaça de Catalunya que, amb els anys, va ser enderrocat i substituït per la lletja façana d'un banc. L'endemà de l'arribada de Pearson, el 12 de juliol, el va anar a buscar a l'hotel Carlos Montanés, un enginyer emprenedor, fill d'aragonès i nord-americana, que estava convençut que el progrés de Catalunya requeria l'electrificació. La forta empena industrial de principi de segle i la dependència d'un combustible cada vegada més escàs li van fer veure que calia buscar una alternativa: la hidroelèctrica.

Amb un automòbil matrícula B-730, Montanés i Pearson van pujar pel passeig de Gràcia en direcció a les rampes de Collserola. Arribats al Tibidabo, Montanés va aturar el cotxe i, amb un mapa a la mà i amb la ciutat estesa als peus, va explicar a Pearson el seu pla d'electrificació del país, un pla futurista que preveia l'expansió industrial de Barcelona cap al Vallès, amb la creació d'un túnel i un tren per comunicar totes dues àrees i destinava Collserola a zona residencial. Lluny de la mirada quedaven els Pirineus i els rius de muntanya, on caldria construir preses per obtenir la força elèctrica necessària.



Una exposició de FECSA mostra el procés d'electrificació de Catalunya i els homes que la van fer possible.



“Ell m'escoltava atentament, mentre, pensatiu, contemplava el panorama”, va explicar més tard Montanés. “Les xemeneies de les fàbriques del pla de Barcelona i de les ciutats de Sabadell i Terrassa començaven a treure una abundant fumera, com succeeix en iniciar-se la combustió, encara amb calor insuficient. Això era la prova més evident de la potència instal·lada en tota aquella zona. Les meves dades es mostraven amb tota claredat al davant dels nostres ulls. 110.000 CV eren l'objectiu que jo veia immediat, i ho vaig explicar amb nombrosos raonaments a Pearson”.

Una perla. Després de fer algunes preguntes, explica Montanés que la reacció de Pearson va ser aquesta: “Va posar-me una mà sobre l'espatlla, va estar mirant-me durant uns segons i em va dir: “Montanés, de perles com aquesta, gairebé ja no en queden al món... Em quedo l'assumepte”. Amb aquelles breus paraules ja s'havia pres la decisió i es

pot dir que va constituir-se el sistema d'electrificació que més tard s'anomenà *La Canadenca*”.

A partir d'aquest moment, l'anècdota deixa pas a la història. Barcelona Traction Light and Power Company Limited es va constituir el 12 de setembre de 1911 a Toronto (Canadà), amb un capital social de 40 milions de dòlars. Els objectius de la societat, que no trigà a ser coneguda com *La Canadenca*, eren clars: cobrir totes les branques del negoci elèctric i, en especial, la construcció de centrals hidroelèctriques a la conca de l'Ebre per al subministrament d'energia a Catalunya. Una empresa dependent de Barcelona Traction, Regs i Força de l'Ebre, havia de ser l'encarregada de la construcció de les preses.

Resulta curiós de recordar que la irrupció de Frank S. Pearson a Catalunya va ser deguda, en part, a l'afusellament del pedagog Francesc Ferrer i Guàrdia, impulsor de l'ensenyament laic amb la seva Escola Moderna. Expliquem-ho. Carlos Montanés, l'home que tenia tot el projecte al cap, buscava des del 1907 un soci que li permetés d'engegar l'ambiciosa electrificació del país. Vist l'escepticisme de la burgesia catalana, va girar-se a l'estranger. Al 1909 va contactar amb l'anglès Alfred Parrish, amb qui es va entrevistar a Londres. Va ser una reunió llarga, repartida en cinc o sis dies, en la qual també va participar un assessor de Parrish, el Dr Parshall, que havia dissenyat la presa d'Assuan, a Egipte. Després de la reunió, Parrish ho veia clar: el



Construcció d'una torre. Gairebé artesanal.



projecte d'electrificació de Catalunya l'interessava.

Setmanes després, Parrish, Parshall i Montanés es reunien de nou a Barcelona amb la intenció de començar a buscar el lloc exacte per construir-hi les primeres preses. Però l'afusellament de Ferrer i Guàrdia, el 13 d'octubre de 1909, i la consegüent inestabilitat social, van provocar a Europa un corrent contrari a les inversions a l'estat espanyol. Parrish es va fer enrere i va suggerir a Montanés que potser el nord-americà Pearson estaria interessat en el projecte.

Frank Stark Pearson. Qui era Pearson? Un home singular, sens dubte, acostumat a treballar en països del tercer món i en ambients a vegades hostils. Diu la seva biografia que Frank Stark Pearson va néixer a Lowell, a l'estat de Massachusetts, l'any 1858. Després d'estudiar enginyeria a la Universitat de Tufts, va iniciar un primer viatge aventurer que el va portar per

L'enginyer i empresari Fred Stark Pearson (a l'esquerra de la fotografia de dalt, visitant les obres de construcció de l'embassament de Tremp) va tenir un paper fonamental en l'electrificació de Catalunya. La magnitud de les obres hidràuliques empreses a partir de 1912 va obligar a resoldre problemes logístics molt complexos. En aquest sentit, el transport de la maquinària necessària per als treballs i de les peces per a les centrals (foto de baix) va plantejar dificultats molt importants.

Texas i Mèxic a la recerca de metalls preciosos. L'aventura no va donar fruit, però Pearson en va treure la idea d'embranchar-se, a partir dels salts d'aigua, en la creació de petites empreses de producció elèctrica. Un any després era contractat com a enginyer de la West End Street Railway de Boston i al 1894 era enginyer en cap del Sistema Metropolità de Nova York. Pearson, definitivament, era un nom que s'obria pas en el món de l'electricitat i dels transports públics.

Rio de Janeiro, São Paulo i Mèxic van ser alguns dels escenaris on va actuar l'enginyer nord-americà, que també va ser responsable d'una central hidroelèctrica a Niàgara. Pearson ho tenia clar: on hi havia una indústria en perspectiva, l'electricitat seria cada cop més necessària i, per tant, calia crear centrals que permetessin l'electrificació del paisatge, el progrés en definitiva. Després d'una sèrie de projectes a diferents països d'Amèrica, Pearson va viatjar a Europa i va ser aquí on va sentir parlar del projecte d'electrificar Catalunya. L'actitud de Pearson quan Carlos Montanés el va portar al cim del Tibidabo devia ser semblant a la d'aquells nord-americans que partien cap al Far West a la recerca d'or. Va contemplar el paisatge, va adonar-se de la riquesa que oferia i va decidir que valia la pena de jugar fort. Montanés, que era diputat al Congrés i que arribà a ser governador civil de Barcelona, li va donar garanties que no hi hauria problemes polítics. A partir d'aquell moment, a través d'una complicada xarxa de societats financeres, la Barcelona Traction va començar a actuar sobre el Principat.

El primer pas va ser la construcció de les preses —a Seròs, a Talarn, a Camarasa, a Tremp...—, en una epopeia de dimensions faraòniques que il·lustren molt bé les fotos de l'època. Hi treballaven a pic i pala milers d'obres,

alguns vinguts a peu des de Múrcia i Andalusia, es construïen pistes i carreteres, s'edificaven campaments gegantins i, en algun cas, fins i tot es van aixecar en poc temps fàbriques de ciment prop de la presa per tal de poder subministrar el formigó necessari. Després va venir la construcció de les línies d'alta tensió, amb l'objectiu de portar l'energia fins a Barcelona, a 150 quilòmetres de distància. Va ser, en definitiva, una de les grans aventures del segle. Amb conflictes socials (com la famosa vaga del 1919, amb Salvador Seguí de protagonista), amb víctimes, amb trasllats gairebé impossibles de material i amb la recerca de la llum i dels beneficis econòmics per guia.

Després dels anys difícils de la Primera Guerra Mundial, Barcelona Traction va arribar a ser, entre 1925 i 1935, la primera empresa elèctrica de Catalunya, amb un control gairebé total del país. L'electricitat havia triomfat. Més tard, als anys 50, amb el banquer Joan March pel mig i després d'un complicat litigi internacional, Barcelona Traction va acabar en mans de FECSA. L'exposició que ara es mostra al peu de les mítiques Tres Xemeneies del Paral·lel serveix per a recordar aquells temps de pioners.

Frank S. Pearson, per cert, va morir al 1915, quan viatjava de Nova York a Liverpool a bord del transatlàntic *Lusitania*. Un torpede alemany va causar el naufragi del vaixell i la mort de 1.200 passatgers. El somni de l'enginyer nord-americà, el gran projecte de l'electrificació, va continuar endavant de totes maneres, complicat per les societats financeres que havia creat i pels trasbalsos que van sacsejar la història de la Catalunya del primer mig segle. Queden, en homenatge a Pearson, un carrer a Barcelona i un nom mig oblidat a la serra de Collserola, la Floresta Pearson, un població situada al mig d'aquells boscos que Pearson i Montanés volien mantenir com una zona residencial entre el Vallès i Barcelona, com un pulmó verd enmig del progrés de la indústria... Però aquesta, és una altra història.

Xavier Moret



La construcció de les grans infraestructures hidràuliques va significar el triomf de la hidroelectricitat en un país amb pocs combustibles fòssils. Milers d'obres treballaren en les obres, com la de Camarasa (dalt).

XIV Premi de narrativa Felipe Ramis



DOTACIÓ:
350.000 pessetes



EXTENSIÓ:
8 fulls o menys



PRESENTACIÓ:
a dos espais, per quintuplicat, amb plica i lema



TERMINI D'ADMISSIÓ:
fins al 7 d'abril



Demaneu-ne les bases a l'Ajuntament de la Vila Joiosa, telèfon (96) 685 10 01



AJUNTAMENT DE LA VILA JOIOSA

