

CONFERENCIA

DONADA A LA

CASA DE LA VILA DE CARDONA

EL 21 DE SEPTEMBRE DE 1919

PER L'ENGINYER E. TERRADAS.



IMP. ALCARAZ DE BAUSILI

Passeig, 15 - Teléfon 443 - Manresa

3202. exp. II

Conferencia

per l'enginyer E. TERRADAS

Comissió
de l'Ensenyament

CONFERENCIA

DONADA A LA

CASA DE LA VILA DE CARDONA

EL 21 DE SEPTIEMBRE DE 1919

PER L'ENGINYER E. TERRADAS.



R.23410

IMP. ALCARAZ DE BAUSILI

Passeig, 15 - Teléfon 443 - Manresa

CONFÉRENCIA

DE

LA HISTORIA DE LA LINGÜÍSTICA

EN EL SIGLO XIX

PER FERRERES Y TARRADellas



I. Sobre ferrocarrils secundaris en general

Aquell qui, amb gran encert, ha sigut anomenat «seny ordenador de Catalunya», tenia per la comarca vostra un interès que no heu potser arribat a sospitar.

Ell veia en les aigües del Cardoner la via a seguir per a acostar l'Alt Urgell de Barcelona, i en detallada memòria sobre ferrocarrils secundaris, assenyalava la capital importància del ferrocarril de Barcelona a Manresa, per Cardona fins a Basella, clau de la montanya en la doble conca del Segre i del riu que dona nom al antic Pallars.

Dificultats de la llei vigent en 1907 d'una banda, d'altra l'escassa costum del nostre poble per a empreses col·lectives de gran importància, la fallida, en fi, de diversos negocis ferroviaris, determinaven nous aplaçaments i el trobar-se sempre en grossa desproporció els medis disponibles i els necessaris.

Més tart, de la línia projectada s'en començà un troç, de Barcelona a Martorell mentres quedava per a més endavant l'accés a Manresa a empalmar amb el ferrocarril de Berga que baixava el Llobregat.

La guerra, el descobriment de les sals de Suria i la modificació de la llei de ferrocarrils secundaris, en la qual l'Estat augmentava la garantia, han portat un estat actual en el que, a punt de desaparèixer la solució de continuïtat

entre Martorell i Manresa, i d'arribar el ferrocarril a 1 km. més avall de Suria, es cosa de pensar seriament en la perllongació del ferrocarril aigües amunt del Cardoner, al menys, en un esforç primer. fins a la vila de Cardona.

Amb un ferrocarril, desapareixerien les dificultats de comunicació actuals, que arriben a fer impossible el transit en dies de mal temps; la capacitat de transport augmentaria extraordinariament i Cardona, colocada en una comarca poc poblada, i extensíssima, amb riqueses forestals i mineres, amb possibles millores de conreu si les aigües fossin degudament explotades, esdevindria una de les mes formoses viles de Catalunya i de més espléndit avenir.

De com un ferrocarril transforma una comarca sols pot fer-sen idea el que ha recorregut encontrades antes i després d'haver-hi aqueix medi de transport. Riqueses amagades treuen son valor, i adquireix el comerç proporcions formidables. Queda estroncat l'exode dels naturals, se funden industries noves, entra la nova vida d'inquietuts i febres de benestar i riquesa, i la comarca queda incorporada al régim del progrés modern.



Perqué, si tans beneficis reporta, no es un fet ja el ferrocarril en les comarques que'l necessiten? La resposta es sencilla. Perque les empreses carrilaires no donen. Tingueren la seva edat d'or, més passada aquesta, els grans capitalistes s'en desentengueren. I d'un modo especial deixá d'interessals el ferrocarril secundari.

Més com sigui que el problema de transport no pot quedar sense resoltes, ha sigut precis treure'l del domini de la finança privada i portar-lo en el de la finança pública.

L'Estat espanyol en la llei vigent garantitza al capital de primera fàbrica un interès del 5 %.

Aixó significa lo següent:

Suposém que'l cost del ferrocarril sigui 100.

Que'ls productes bruts siguin 8.

Que les despeses d'explotació siguin 4.5.

La diferencia de 8 - 4.5 no paga l'interès 5.

L'Estat abona $5 - 3.5 = 1.5$.

Aquest mecanisme de finances que regula la llei de 1912 té una serie de risqs que poden resumir-se com segueix:

La valor del ferrocarril estimada en pressupost d'estudis i acceptat per l'Estat sigui, com hem dit, per exemple, 100.

La valor real, un cop feta, pot no ésser igual. Si es més petita, per exemple 80, l'Estat no dona garantía més que de 80.

Si es més grossa de 100, l'Estat no hi vol saber res.

Aixó representa un risq.

Una segona dificultat, i el risq que n'es conseqüència, es raona així:

L'explotació té despeses determinades: carbó, oli, reparacions, personal, material inútil, etc. L'Estat admet que aixó es pot calcular segons una fórmula, i que, qual-

se vulgues que siguin les circumstancies, encara que, per exemple, el carbó pugi de preu, l'exploració no passa de gastar lo de la fórmula. Com que la realitat pot no avenir-shi, si hi ha diferencia en déficit per l'explorant, solament aquest n'es responsable. Es a dir, que si l'Estat admet que gasto 4.5 i gasto 6, la diferencia 1.5 es en pura pèrdua del que's cuida de l'exploració. L'Estat es proposa així que l'explorant tingui interés en qué la construcció sigui ben feta per a reduir despeses d'exploració.

Una tercera dificultat, la major de totes, es la d'obtenir diner. Empreses de ferrocarrils necessiten molts diners i aquest es fa pagar. Es a dir en empreses que tenen un risc com els que hem acabat de veure, demana interés elevat.

L'interés del 5 per 100 no és prou per a cridar el capital.

Hi ha encara un altre risc, com es que el preu quilomètric no pot excedir en general de 50000 duros.

De l'existència dels riscos resulta evident la conclusió que segueix:

Es precis que els ferrocarrils secundaris siguin construïts a base de:

1^{er} Un capital accions suscrit en efectiu i aport dels particulars, Municipis; Diputació i Mancomunitat, els quals estarán a les resultes dels riscos de l'exploració i construcció, tota vegada que están a recullir els beneficis que el nou mitjà de transport proporciona com a tal, sigui per baixar el preu de la tonelada quilometre, sigui per

donar abast. sigui, en fi per a augment de riquesa.

2.^{on} Un capital obligacions a garantir successivament amb la part construïda amb l'altre capital o amb el patrimoni de la corporació emitent, i amb la garantia de l'Estat; obligacions que poden col·locar-se entre els banquers locals o de les grans urbs, comptants que aquests les repartirán entre els seus clients amb el descompte corresponent a l'operació.

A Catalunya es convenient en un primer estudi comparar amb un interès del 6.50 per 100 per a imposar aquesta classe de paper, l'agi bancari inclòs i la amortització.

Els accionistes tenen interès en promoure la realització del ferrocarril, i també en utilitzar i fiscalitzar-lo, i aquest interès és el major factor de seguretat de que les accions han de tenir cada cop més elevat rendiment. En una explotació ben cuidada, les accions permeten distribuir dividendos i la ganancia pot tenir a-les-hores una doble font; la directa i fonamental de la facilitat, baratura i rapidesa del transport; la indirecta de l'interès líquit un cop satisfetes les despeses d'explotació, la hipoteca de l'obligacionista i constituït el fons de reserva.

¿A quant ha de pujar la part en accions i a quant la part en obligacions? La més elemental seguretat exigeix no baixar del terç en la primera, per a ferrovies que disfrutin de la garantia del 5 per 100.



II. Cost del ferrocarril de Suria a Cardona

El ferrocarril de Suria a Cardona es d'un traçat particularment difícil. Havent d'empalmar amb el ferrocarril miner en construcció, es precis arrencar de l'estació de les mines, i atravessar després tota la planura avans de topar-se amb el turó aont s'ajeu la vila de Suria. I, com sigui que aquest turó li barra el pas, ha de guanyar el marge dret del riu.

Gran dressera, relativament al traçat pel camí actual, pot fer-se tallant el riu i passant en túnel sota la carretera, seguint pel marge dret fins als balços de Malagarriga.

No havent hagut a ma disposició els planols, no puc dir encara quin sigui el traçat definitiu en aquell indret, més resolt d'un o altre modo, haurá de seguir-se probablement en paralel a la carretera, salvant amb una obra de fàbrica la balç perillosa en que aquesta ve a plom del riu i vorejant després la marge, desembocar vora el «polvorí» foradant la montanya i passant el Cardoner amb doble pont fins a can Sanmartí aont hi hauría l'explanada de estació. Mentres el ferrocarril no continui cap a Solsona no será necessari salvar altre cop el riu, però el dia de demá que es continués fins a Basella, no crec factible fer-ho sense passar al marge esquerra.

El cost de la construcció s'en va a una xifra que, contada baixa, no es inferior a

1.000000 duros

III. Obtenció del capital

Com pot arribar-se a obtenir aquesta quantitat?

Apliquem les regles generals avans assenyalades.

De 1000000 de duros cal ferne 3 parts. De les tres parts, dues per a ser obtingudes en obligacions. El capital d'obligacions pujarà així a la xifra de

666666 duros

i l'emprestit podrà ser col·locat a Barcelona, Madrid, Bilbao, etc.

La resta

333333 duros

es la part que s'ha de cobrir en accions. La forma de fer-ho pot variar al infinit. Si la que jo exposaré ara no es la més encertada, a la comissió local que ha de dur a terme la tasca definitiva, li correspon l'esmena dins del motllo rígid de la xifra total.

La quantia de

333333 duros

pot ser repartida del següent modo:

1.^{er} Apportació directa, o sigui quantitat subscripta en cédules i entregada en efectiu o numerari al comensament de les obres:

Mancomunitat	33333 duros
Interesos industrials	130000 »
Interesos forestals	20000 »
Interesos miners	100000 »

TOTAL . . : 283333 duros

Els terrenys haurien de ser objecte d'aportació també. Comptant-hi les explanades d'estacions, poden evaluar-se en xifra per excés en

20000 duros

a pagar en cédules del ferrocarril.

Cas d'haver-hi algú petit propietari a qui el pagament en cédules per la dificultat o inconveniència de fer-les efectives, representés una dificultat d'ordre superior a les seves forces econòmiques podria ser convertida en numerari la part corresponent, però fora sempre a càrrec de la part aportada pels municipis en la que ens ocuparem més endavant.

La part d'interessos forestals podria pagar els 20000 duros en efectiu o be part en efectiu i part en aport de fusta, vg.: travesses de roure o pí creossotat, fusta de construcció, bastiments, etz.

2.^{on} Queda la part dels pobles. Es el remanent, o siguin sense terrenys,

30000 duros.

Admetem que es difícil trovar manera de que els pobles aportin per subscripció directa, i en cédules, 30000 duros més la part dels terrenys en la forma ja dita. Es

pot haver recurs a la llei de plus valúa que permet, gràcies al crèdit, obtenir de moment la quantitat al·ludida, per prestec de un banc, al qual s'abonaria una anualitat determinada durant 40 anys, per exemple; anualitat que al interés de 6.5 0/0 tenint compte de l'amortització seria per 30000 duros de prestec, de

2121 duros l'any.

Per a cobrir aquesta anualitat al empar de la llei de plus valúa, pot establir-se un tribut entre els veïns.

Seria un error creure que la anualitat no té més que compensació indirecta. De una banda, hi ha el dividendo de les accions de que n'es propietari el municipi i que si donen inicialment i per exemple, el 2 0/0, rebaixen l'anualitat del seu terç aproximat, i queda reduïda a uns

16000 duros

D'altre banda, si el ferrocarril té vida próspera lo que es d'esperar amb les noves industries i explotacions mineres que han d'establir-se a Cardona, a-les-hores pot esperar-se obtenir de les accions un major rendiment que alivii la anualitat. En certes parts de Bèlgica dins del plaç de pago de l'empréstit local s'ha arribat a cobrar per dividendos tan com s'havia de pagar per anualitats. Al final del pago d'aquestes, el Municipi entra en possessió efectiva i absoluta de les accions i aconsegueix amb elles crear una hisenda local que pot destinar ja a millores del ferrocarril ja a altres d'interés general.



Final

Les xifres a que porta la traducció pràctica del projecte tanquen, en la rigidesa dels símbols, tot l'esforç i sacrifici que és necessari realitzar.

Per a aquest esforç es necessita:

1. Possibilitats, a base d'un augment de riquesa, conseqüència de bones cullites i circumstàncies excepcionals com les de la passada guerra.
2. Necessitat, sobre la qual cosa és inútil insistir.
3. Esperit de sacrifici momentani, esperit provisor pel demà, esperit de defensa i d'avenç, modernitat i entusiasme.

L'esforç essent gros, exigeix un repartiment entre moltes persones, entre tota la comarca; que'ls rics i els que ho son menys hi contribueixin, cadescú a la mida de son poder, especialment el que més profit n'hagi de treure.

Exigeix també estendre l'esforç en el temps, que no sigui sola la generació actual a bestreure, que hi contribueixin també les generacions que més han de disfrutar del benefici. Per aixó els empréstits locals dels Ajuntaments han d'ésser satisfets amb els ingressos per millores i obres públiques durant un període relativament llarg.



Es trobarán aplegades aquestes circumstàncies totes

en la comarca per ont el Cardoner en continuades voltes i revoltes de balços i meandres joguinós o violent, s'obre camí a la mar?

Dona dret a esperar-ho la vostra historia gloriosa

Dignes heu sigut en tot temps i assenyalats entre els fills de la nostra terra, esforçats, valents i fidelfssims.

Disfruteu d'heròica tradició, els que viviu en el bell cor de nostra Catalunya.

I n'heu servat l'esperit, des dels temps reculats dels nobles feudals i dels frares, quan encara boirosses comensaren a surgir les naciolitats del polsim d'enderroc de civilitzacions malestrugues.

Car Comtes i Ducs feren anomenat el nom de Cardona a Castella i Cerdonya a l'Italia i les Mallorques marines. I encara vibra en l'espai el crit de venjansa dels que en la guerra dels Segadors secumbiren per la gloria i llibertat de Catalunya.

Encara en la nit dels recorts llú la senyera trágica que, després de la pau d'Utrecht i presa la metròpoli, onejava a Cardona, demostrant que la llealtat catalana trespassa els llandars del heroisme i no recula ni devant la mort..... que intentaren donar-li les hosts a sou dels mariscals de Felip V.



RF-16-62