

Sumari

Pròleg.....	5
La muntanya catalana: pàtria, espiritualitat, negocis	7
Excursionisme, turisme i ferrocarrils	7
Primera part. Una empresa, uns homes, un sentit	13
El tren va pujar la muntanya	15
La muntanya, la nostra pàtria	18
El primer intent de construir una muntanya a la Suïssa, a Espanya	28
El cademat de Montserrat en l'aplicació del model suís.....	33
Una represa i un topant: el paper de LARSA.....	39
El funicular de Sant Joan, la prova decisiva	45
FMGP en mans de catòlics i catalans.....	51
Els <i>catòlics i catalans</i> que van recuperar FMGP per a Catalunya ..	58
La muntanya en Josep Rogent Pedrosa.....	65
Una clientela que els semblava indestructible	69
Un nou sistema financer per a una nova etapa. El Banc de Catalunya, el cordó umbilical dels diners	80
Segona part. La decisió de construir la línia de Núria.....	95
Cap a Núria!.....	97
Cap a Núria. La represa definitiva de 1923	106
Decisions que ho canvien tot	109
El reviscolament de la lluita d'interessos a Montserrat, amb conseqüències per a Núria: sense hotel no hi ha tren.....	118
De l'avantprojecte al replantejament. L'impacte del ferrocarril de Núria en el paisatge	125
L'ampliació de capital de 1928.....	137

El negoci de Núria, un afer que també es debatia a la premsa.....	141
El finançament del santuari, les condicions d'FMGP i el projecte d'un hotel de muntanya.....	146
El preu d'una il·lusió	161
Josep Rogent Pedrosa: el preu d'una il·lusió	163
«El Consejo se entera...». D'agost de 1931 a febrer de 1932.....	177
El resultat de l'auditoria i la dimissió definitiva de Josep Rogent Pedrosa	185
En la inestabilitat més absoluta (febrer de 1932)	190
Temps per al petit accionista.....	196
El camí inacabat de l'acord amb els creditors i amb els obligacionistes	200
Tercera part. De les il·lusions als plets. Les conseqüències de l'arribada del tren a Núria	229
Política i negocis al voltant del turisme: el gran miratge.....	231
L'Ajuntament de Ribes de Freser pren posicions.....	237
Núria, municipi de Queralbs	242
FMGP i la promoció dels esports de neu	255
Núria: un maldecap per al bisbe d'Urgell, entre molts altres.....	260
El tren va pujar la muntanya, i s'hi va voler enfilar la República.....	263
La muntanya dels altres catalans. Del paisatge d'en Pere Coromines a l'excursionisme plural.....	264
L'assalt dels homes d'ERC a la vall de Núria.....	271
Queralbs: el moment de la torna.....	278
La Generalitat de Catalunya tenia un pla i les comarques de muntanya, també.....	283
El conflicte, arran de terra.....	289
Justí Guitart, en la seva defensa.....	294
Posar-hi una mica de seny. La intervenció de la Generalitat de Catalunya	297
Dos canvis de Govern, dues sentències i una sortida en fals.....	306
On és la <i>gentada</i> ?	311
Agraïments	333

Pròleg

És per a mi una especial satisfacció presentar el pròleg d'aquest llibre, que recull la tesi doctoral de Carles Gorini, derivada de les activitats de recerca desenvolupades a l'Institut Català de Recerca en Patrimoni Cultural (ICRPC).

Com a directora de l'ICRPC, considero oportú subratllar la importància que té per al nostre institut constituir-se com un marc de formació investigadora, en el qual l'equip humà d'investigació desenvolupa i defensa les seves tesis doctorals integrades en les línies i en els projectes de recerca del centre. Aquest plantejament permet articular la formació avançada del personal investigador amb el desenvolupament de recerques col·lectives, i contribueix a reforçar la coherència científica i la continuïtat de les línies de treball de l'ICRPC.

La tesi que es publica és un bon exemple d'aquesta manera d'entendre la recerca, ja que s'inscriu plenament en els àmbits d'estudi que l'institut impulsa i participa en el seu enfocament interdisciplinari. En aquest sentit, el treball posa de manifest el valor de les tesis doctorals com a espais de recerca rigorosa, capaces de generar coneixement original i de contribuir de manera significativa al desenvolupament dels estudis patrimonials.

Des de l'ICRPC valorem especialment que les tesis desenvolupades al centre puguin culminar en una publicació, com a via de transferència del coneixement generat cap a la comunitat acadèmica i professional. La difusió dels resultats de la recerca és una part essencial del procés investigador i contribueix a reforçar el paper del patrimoni com a objecte d'estudi crític i com a camp de reflexió compartida.

Aquest llibre s'inscriu, doncs, en la voluntat de l'ICRPC de fomentar la recerca de qualitat, la formació d'investigadors i la projecció del coneixement generat al centre, i constitueix una aportació rellevant al conjunt de publicacions sorgides del treball investigador desenvolupat a l'institut.

GEMMA DOMÈNECH I CASADEVALL

Directora Institut Català de Recerca en Patrimoni Cultural (ICRPC)

Profesora agregada Departament d'Història i Història de l'Art

Universitat de Girona (UdG)

La muntanya catalana: pàtria, espiritualitat, negocis

EXCURSIONISME, TURISME I FERROCARRILS

Estem davant d'un llibre apassionant. Trepidant en un cert sentit. Hi veiem transitar la política catalana i espanyola des del darrer terç del segle XIX fins al final de la guerra de 1936-1939. S'hi pren la temperatura de la conjuntura econòmica i la successió d'oportunitats acompanyades de grans guanys i de frustracions. Hi podem identificar els principals actors de la vida política d'una banda, de les finances de l'altra, de les diferents sensibilitats i oportunismes variables de la burgesia industrial, conservadora, catalanista, cristiana i emparada en el cristianisme social, i en darrer terme els intents de constituir un noucentisme de masses.

Els bisbes de Barcelona implicats en la trama d'aquests anys, els bisbes d'Urgell per la mateixa època, els ideòlegs influents del cristianisme de matriu vigatana sovint, ministres, consellers, advocats, alcaldes dibuixen un teló de fons bigarrat de personatges que desplegaran els seus interessos, les seves dèries, les seves expectatives.

En aquestes expectatives s'hi barregen les oportunitats de negoci i la voluntat de dotar els negocis que es pretenien d'un contingent suficient de turistes, de visitants, de romeus, de viatgers en els àmbits de la muntanya de Catalunya que esdevenien l'imaginari-refugi d'una manera d'entendre el país i d'un camí per fer de secant a la creixent laïcització o distanciament de les masses obreres de la religió. No cal dir que tot i que no tenen res a veure amb l'argumentari d'aquest llibre, les colònies industrials serien una altra mena de dic de contenció d'algun dels fenòmens de massa que inquietaven sectors de la societat catalanista més conservadora.

El focus del llibre es projecta sobre el marc empresarial i financer que va donar peu a la societat Ferrocarriles de Montaña y Grandes Pendientes que perllongaria la seva existència amb els matisos que es vulguin fins ben passada la guerra. I l'eix dels arguments es concentra en els primers anys a Montserrat per evolucionar més endavant durant la Dictadura de Primo de Rivera cap a les escaramusses entre el bisbe d'Urgell, l'Ajuntament de Queralbs i la ponderació de la Generalitat de Catalunya al voltant de les expectatives de negoci sobre el santuari i la vall de Núria.

Montserrat i Núria, dues cares ben diferents potser d'una mateixa moneda i finalment a la base de tots els negocis reals o expectants dels mitjans mecànics per transportar visitants per funicular o ferrocarril en tots dos casos. I la muntanya al bell mig en un projecte conscient d'alpinització de la muntanya catalana. Si bé Montserrat és la menys alpina de les nostres muntanyes en la seva concepció geològica de conglomerats emergents i Núria i en conjunt la muntanya pirinenca ho podia ser més directament des de la reivindicació de l'arquitectura religiosa tradicional i a l'ensem l'activitat agrícola i ramadera que l'alimentava.

Els ponts tècnics i financers amb Suïssa des del primer moment ho deixen ben clar respecte dels referents que es van anar a buscar. La coincidència en les solucions tècniques: ferrocarrils de cremallera, tracció elèctrica i establiments d'hosteleria per a la recepció dels visitants formaven part de la dialèctica entre els interessos directes dels inversors i els interessos igualment econòmics també, revestits de condicionants d'espiritualitat, per explicar les giragonses dels successius abats de Montserrat i també dels successius bisbes d'Urgell. En una carrera desfermada per fer prevaldre per damunt de tot els drets eclesiàstics de propietat sobre béns que, d'una manera o altra, com a béns desamortitzats i com a béns comunals, formaven part del domini públic.

En el tauler, els representants de les diferents fraccions de la burgesia catalana, amb presència compartida en diferents activitats i negocis i confrontats en d'altres, pugnaven per treure profit del negoci ferroviari i turístic.

Respecte als grans negocis, o inversions, ferroviaris desencadenats durant la segona meitat del segle xx, les operacions de Montserrat i Núria, i subsidiàriament de Montjuïc i el Tibidabo, eren inversions perifèriques

induïdes per les xarxes que s'estaven desenvolupant en els eixos principals inclòs el ferrocarril transpirinenc per a Núria, la Molina i el Pirineu.

Però, fos per raó de les grans línies o els aspectes que tracta aquest llibre, queda sempre en el balanç final el fet incontrovertible que les variacions dels rendiments acabarien abocant, potser per les greus i evidents dificultats d'amortització, totes les línies a la seva transformació en activitats controlades pel sector públic.

És legítim, és clar, preguntar-nos que si no haguessin existit els pioners, els agosarats, els que assumien riscos, avui potser no hi hauria en els àmbits que estem estudiant ni mitjans públics de transport ni activitats fonamentades en el turisme, religió o no, l'excursionisme i la pràctica de l'esquí.

Pel camí, els actors de la política catalana dels primers trenta-nou anys del segle xx, per unes raons o altres, hi van deixar la pell, excepte els que amb estricta continuïtat al que havia passat amb la Dictadura de Primo de Rivera es van adaptar a les circumstàncies i a les oportunitats que els oferia la nova dictadura.

L'autor d'aquest llibre és un investigador singular; és un jove investigador madur. Jove perquè pràcticament acaba d'arribar a la recerca i madur perquè malgrat haver començat tard mostra una expertesa i una capacitat d'interrogació de les fonts i de relacionar-les que en fan un intel·lectual fresc. Vull dir sense cap dels condicionants del món acadèmic atenallat per l'acumulació de requeriments que a hores d'ara l'autor ja pràcticament no necessita.

Si en algun moment pot arribar a donar la impressió que en algunes anàlisi Carles Gorini tira massa pel dret, agafa algunes dreceres, al cap i a la fi el resultat d'aquest camí triat és sempre engrescador i estimulant.

La força de les fonts emprades i l'habilitat per a presentar-nos-les en aquesta panoràmica trepidant ens acaren amb un llibre que es fa llegir i que es farà servir com a guia per a futurs treballs. Per defugir en l'estudi dels ferrocarrils, per exemple, el mite dels objectes i posar damunt de la taula el valor del patrimoni, en el terreny de les xarxes, de les estacions, dels interessos al seu voltant i de les connexions entre l'activitat ferroviària, un simple fil conductor, amb la societat que l'alimenta.

JOAQUIM NADAL I FARRERAS
ICRPC/CERCA

El tren va pujar la muntanya

A finals del segle XIX va imposar-se la idea que la bellesa dels Alps podia ser monetaritzada com qualsevol altre bé de consum. Per assolir el propòsit calia convertir la bellesa en una mercaderia. Dit d'una altra manera, havia d'inventar-se un paisatge. 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.¹ 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.² Amb la construcció del ferrocarril del 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, 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 de característiques

alpines. 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 canó 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.³

La mercantilització del paisatge va significar la propagació d'uns valors nacionals —del mite cívic de Suïssa— i la capacitat de fer-ne la pedra angular de l'economia. En aquest sentit, el model alpi va circular ràpidament per tot el món i a la vegada 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.⁴

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 suïssa, 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.⁵ Al cor de la matriu, només

a la regió de la Jungfrau es van presentar setanta-tres projectes de ferrocarrils de muntanya, entre 1870 i 1914, dels quals quaranta-vuit 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.

L'alienació del paisatge per a la seva reconstrucció com a producte es va teixir 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.⁶ Una pràctica que també va arribar al nostre país i de la qual és bona prova 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 puresa dels cims 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 Swiss Alpin Club (SAC), en temps de la construcció febrils 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 fre al turisme de massa 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».⁷

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 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 esfumar, la qual cosa va posar en grans dificultats les joves societats mercantils amb interessos diversos 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 uns ingressos sostinguts i uns períodes d'amortització molt llargs. Abans, però, el 1877, la notícia del model suís d'indústria dels forasters havia arribat a Catalunya i es va voler aplicar a la muntanya de Montserrat.

LA MUNTANYA, LA NOSTRA PÀTRIA

La burgesia catalana de mitjan 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 estabilitzar i consolidar la posició obtinguda amb gran esforç. El mecanisme triat va consistir en la invenció de la tradició. Víctor Balaguer va proporcionar-los el que necessitaven: una narració flexible i sintètica que va fonamentar la historiografia nacional, quan va justificar la unió dels dos rivals tradicionals, els carlins i els liberals, per a l'infantament del catalanisme.⁸ La recuperació de la tradició —d'una tradició que habitava en el passat medieval de Catalunya, la *invenció* de Víctor Balaguer— definiria des de llavors la pràctica artística, literària i de les ciències socials, la qual cosa tindria innegables repercussions polítiques. El resultat va ser una regionalització progressiva i sense marxa enrere de la literatura, les humanitats i les ci-

ències socials, a Catalunya, que va apartar-la de la cultura liberal espanyola. La catalanitat va transformar-se en un patriotisme regional de nou encuny que va acabar per impregnar les classes mitjanes urbanes i, fins i tot, alguns sectors de les classes populars. El petit grup promotor, la burgesia, retornaria a les classes mitjanes i populars uns aspectes prèviament seleccionats de la terra que habitava.⁹ L'operació perseguia sostreure'ls de la possibilitat que fossin fagocitats per l'altre grup que construïa els seus símbols sobre el mateix espai, els del patriotisme espanyol.

La selecció va operar-se en la Renaixença. La poesia ruralista de la Renaixença va cantar el paisatge i la seva gent. Va fondre la tradició en el territori. Un bon nombre d'escriptors van conrear-ne la fórmula. La societat burgesa catalana va donar-la per bona. La figura de Jacint Verdaguer Santaló destaca inequívocament. La poesia de Verdaguer va sublimar els valors tradicionals de la muntanya, va poblar-la de records de joventut, de jocs, de cançons i de costums. En la ciutat hi va fer viure els valors impersonals del capitalisme industrial. Per al poeta, Barcelona era Babilònia.¹⁰

Verdaguer s'havia educat a la ciutat de Vic. Hi havia qui la considerava la capital de la muntanya. Però també gaudia de sòlides connexions polítiques i culturals a Barcelona. L'ambivalència de l'escriptor va fer que els valors muntanyesos que impregnaven la seva poesia fossin assumits per la burgesia urbana. Van esdevenir el fonament d'una moral que va ser projectada sobre tot Catalunya.¹¹ Va ser aquesta burgesia urbana la que va considerar les muntanyes el bressol de la seva pròpia tradició, estenent-les, idealment, a tot el territori i esborrant qualsevol altre paisatge.¹² Les muntanyes van ser associades a uns valors simbòlics que abans no tenien o que eren considerats de manera molt diferent. La Renaixença explotarà aquests valors i els situarà a la vora del ruralisme geòrgic. El procés s'emfasitzarà durant el Noucentisme, un moviment elitista que Joan Lluís Marfany ha definit com «de terratinents pròspers, paternalistes i carques».¹³

Però quan la muntanya va voler conquerir *Babilònia*, la ciutat se li va enfil·lar amb la intenció de transformar-la. El coneixement que es tenia a Barcelona de la indústria dels forasters, des de finals de la dècada dels anys setanta del segle XIX, que se sabia que creava riquesa perquè era al mateix temps un model estètic i econòmic fonamentat en un altre mite cívic, el suís, oferia a la burgesia catalana la possibilitat de fer rendible una cons-

trucció simbòlica, la Muntanya, que fins aleshores només havia viscut en la literatura. L'encaix de Montserrat en la construcció simbòlica tindria 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.¹⁴

La focalització en un paisatge concret, el seu aprofitament per a la preservació de la tradició de la nació i la identitat, va trobar una palanca en les commemoracions religioses. El fenomen tenia lloc arreu d'Europa. Els seglars catòlics havien pres un paper determinant en la revitalització de les devocions populars. Les vivien des de la quotidianitat de les creences i els ritus, dels símbols i de les festes del poble cristià, en definitiva, des de les tradicions.¹⁵ El grup va saber treure partit dels recursos moderns per a la mobilització. Van accedir als mitjans de comunicació, van fomentar l'extensió de l'educació, les grans manifestacions i els massius pelegrinatges o la significació de la dona. La seva intervenció va resultar decisiva en un moment en què l'Església es relluava enfront del poder polític institucional.¹⁶

El catalanisme polític conservador no va renunciar mai a inserir el catolicisme a la vida pública. El catolicisme catalanista va cristianitzar aquelles estructures des de dins, amb independència de les declaracions i els gestos confessionals. Va intuir el que seria després una constant en l'acció dels catòlics espanyols.¹⁷ El fet va comportar que La Lliga Regionalista actués 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 de 1936-1939. El moviment va suposar un salt de la mentalitat caritativa-benèfica del catolicisme a una de social.¹⁸ 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. Els canvis profunds que havia dut associada la segona revolució industrial, en els darrers anys del segle XIX, va fer que la burgesia tanqués files al voltant de la defensa de l'ordre i la propietat. El grup va conservar els mateixos espais socials i privilegis tot i les rivalitats internes derivades de la diversificació dels negocis.¹⁹

Però l'estratègia va mostrar serioses limitacions. 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, no era el mateix un catòlic social eclesiàstic que un catòlic social empresari.²⁰ Una dualitat que va tenir conseqüències decisives en el cas que estudiem, el de l'intent d'instrumentalització de Montserrat, i més endavant, de Núria, en què coincidien els interessos econòmics i els morals.

Els seglars catòlics catalans van formalitzar la seva adscripció a la modernitat quan es van fer presents en l'escenari de la comunicació en llengua catalana —un element d'impacte transcendent en una societat de massa— amb la publicació de *La Veu de Catalunya* (1891), *El Poble Català* (1904) o *Patufet* (1904), que van assolir uns índexs de distribució remarcables. Encara una altra mostra del vigor i amplitud de la voluntat de fer-se omnipresents va ser la fundació, 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.²¹ Una mica abans, el 1920, Josep M. Folch i Torres havia promogut els agrupaments infantils dels Pomells de Joventut, amb una triple característica moral, patriòtica i cristiana, que sumarien cinquanta mil afiliats. Indissociable dels fenòmens que esmentem, cal situar la publicació el 1906 de *La nacionalitat catalana*, escrita per Enric Prat de la Riba, que va prendre cos 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 va tenir un paper fonamental el primer excursionisme, el motiu pel qual el bisbe d'Urgell Joan Benlloch va triar el 1916 la seu del Centre Excursionista de Catalunya (CEC) per a la presentació d'un projecte d'engrandiment del santuari de Núria.

Aquest treball ha estat elaborat en el marc del projecte de recerca “El llegat de l’obra pública”.
Institut Català de Recerca en Patrimoni Cultural (ICRPC-CERCA).



Amb la col·laboració de



Diputació de Girona

© del text: Carles Gorini Santo, 2025
© del pròleg: Joaquim Nadal i Farreras, 2025
© de la imatge de la coberta: Zerkowitz

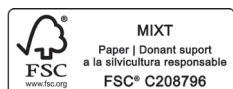
© d’aquesta edició: Pagès Editors, S L, 2025
Sant Salvador, 8 – 25005 Lleida
www.pageseditors.cat
editorial@pageseditors.cat

Primera edició: desembre de 2025
ISBN: 978-84-1303-681-6
DL: L 864-2025

Imprès a Arts Gràfiques Bobalà, S L
www.bobala.cat

— imprès a **lleida** —

Paper certificat pel Forest Stewardship Council®



Qualsevol forma de reproducció, distribució, comunicació pública o transformació d’aquesta obra només es pot fer amb l’autorització dels seus titulars, llevat de l’excepció prevista per la llei. Adreceu-vos a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necessiteu fotocopiar, escanejar o fer còpies digitals de fragments d’aquesta obra.