



Estació del Ferrocarril

Sant Quirze de Besora

Ubicació

Comarca: Osona
Lloc/Adreça: C/Estació S/N
Emplaçament A la part nord-est del nucli antic, darrere de la fàbrica de Can Trinxet i al costat del camí de Sant Quirze a la Coromina al sud del pla del mateix nom
Alçada: 580,3

Coordenades:

Latitud: 42.1048309
Longitud: 2.2176466
UTM Est (X): 435314
UTM Nord (Y): 4661712

Classificació

Número de fitxa 08237 - 110
Àmbit: Patrimoni immoble
Tipologia Edifici
Estil / època: Eclecticisme
Segle XIX
Any 1884
Autoria de l'element: Caminos de Hierro del Norte de España
Estat de conservació Bo
Notes de conservació: L'edifici de l'estació fa poc temps que ha estat restaurada. S'han pintat les façanes de maó, les fusteries i els elements decoratius. També s'han, repassat les estructures metàl·liques i els elements de la marquesina
Protecció Inexistent
Tipus de protecció: Inexistent
Accés Fàcil
Ús actual: Altres
Titularitat Pública
Titular: 000601700DG36B0001LO

Descripció

Construcció de la línia de Barcelona a Puigcerdà situada al marge esquerra del ter a la zona de la Verneda i al davant mateix de la fàbrica de Can Trinxet. Es tracta d'un edifici en planta de creu formada per tres cossos o crugies, dos de laterals i un de central units entre si. Els cossos laterals completament simètrics es componen de planta baixa i golfes, mentre que el central presenta una planta baixa i un primer pis. Tots ells tenen una disposició de les obertures molt geomètrica i ordenada ja que correspon amb una construcció de l'era industrial. S'organitzen mitjançant una porta i dues finestres a cada costat coronades per arcs rebaixats i amb els bastiments de maó ceràmic pintat de color blanc i amb el fons de color vermell. damunt seu hi ha una cornisa de maó pintat que separa les golfes i la teulada és a dues vessants amb el carener paral·lel a les façanes. El cos central és perpendicular a aquestes dues ales i està format per una Planta baixa, un pis i golfes separats per forjats de bigues d'acer. La composició de les obertures en façana es completament simètrica i formada per una planta baixa amb tres portes de maó ceràmic coronades en arc de mig punt, tres finestres de maó i arc rebaixat i un òcul a les golfes. Cada planta està separada per una cornisa de maó ceràmic pintat de blanc. Les fusteries són de color verd fosc i contenen barretes emmarca vidres. Al nivell de les andanes hi ha una marquesina metàl·lica sostinguda per pilars de ferro colat. Actualment només s'utilitza la part externa. Correspon amb l'estació de Sant Quirze de Besora i Montesquiu. .

Observacions:

Construcció que reuneix les característiques ferroviàries i industrials de l'arquitectura del segle XIX i amb models d'estacions que es repeteixen a Ripoll, Campdevànol i altres poblacions. A grans trets tots els edificis estan construïts amb fàbrica de maçoneria i bastiments de maó ceràmic amb les obertures coronades per arcs rebaixats de maó.

Història

La història del ferrocarril ens ve propiciada per un intent el 1844 de construir un ferrocarril que unís les poblacions de Vic i Ripoll i a la vegada funcionés com a mitjà articulador de les diferents fàbriques i colònies tèxtils que s'anaven desenvolupant al llarg del curs del riu Ter. Aquest primer intent promogut per l'empresa *El veterano cabeza de hierro* pretenia extreure el carbó de les mines ripolleses d'Ogassa i Sant Martí de Surroca i transportar-lo fins a Barcelona ja que aquesta tasca era portada a terme pels traginers a través del camí ral. El 1847 l'empresa explotadora de les mines rep una primera llicència per a construir un ferrocarril entre Barcelona i França passant per Camprodón i Sant Joan de les Abadesses. A través de les desavinences entre l'empresa concessionària i la propietat de les mines van provocar que aquesta primera concessió fos traspasada a Girona Hermanos Clavé i Cia i van fundar la companyia camins de ferro entre Barcelona i Granollers la qual inicià la construcció de la línia que va arribar fins a Granollers. L'any 1954 i degut als problemes i recursos que la companyia havia d'esmerçar en aquesta línia es va abandonar el projecte de fer arribar el ferrocarril fins a Sant Joan i la concessió passés a mans d'una nova companyia. *Ferrocarrils i mines de Sant Joan de les Abadesses*, creada el 1877 amb l'objectiu de reprendre la construcció d'aquesta nova línia ferroviària. L'objectiu era transportar el carbó de les mines d'Ogassa i Surroca per mitjà de vagonetes fins a l'estació de Torralba de Sant Joan i d'aquí carregar-les en el ferrocarril fins a Barcelona passant per les comarques del Ripollès, Osona, Vallès Oriental, Vallès Occidental i Barcelona. El pas entre la línia Barcelona- Granollers propietat de la companyia de Ferrocarrils de

Barcelona Tarragona i França i la línia Granollers Sant Joan es feia per mitjà de peatges que es feien pagar als diferents combois. En el cas de Sant Quirze la companyia de *camino de hierro del Norte de España* havia arrendat els drets de les mines de carbó de Sant Joan i de les del ferro de Ribes. Els 24 ponts que hi ha entre Vic i Sant Joan de les Abadesses els va construir la Maquinista Terrestre i Marítima. La construcció de les trinxeres Aquesta línia va arribar a Sant Joan el 1880.

El 1904 un tractat entre França i l'estat Espanyol va comportar la creació de dues línies transpirinenques catalanes. La de Lleida-La Pobla de Segur i Saint Gironç i la de Ripoll-la Tor de Querol tenint Ripoll com a estació internacional i d'enllaç amb les línies existents en direcció Vic. L'estat va assumir la construcció d'aquesta nova línia amb ample ibèric que va ser finalitzada el 1929 amb doble via (ample ibèric i internacional). Passada la guerra aquesta línia es va mantenir fins el 1970 on es van començar a tancar algunes línies. Coincidint amb el tancament de les mines d'Ogassa el 1967 hi va haver un declivi de convois en aquesta línia entre Ripoll i Sant Joan de les Abadesses que va haver de clausurar el 1980. A partir de 1984 i degut a un pla de racionament entre l'estat i la companyia concessionària RENFE per a eliminar les línies deficitàries hi havia prevista l'eliminació de la R3 i també la línia entre Lleida i la Pobla de Segur cosa que no va ser possible gràcies als acords entre la Generalitat de Catalunya i el ministeri de foment que van mantenir actives ambdues línies fins a l'actualitat.

Bibliografia

NADAL I FARRERAS, MANEL; La permeabilització dels Pirineus i el Ferrocarril. Barcelona-Ripoll-Puigcerdà-La Tor de Querol-Tolosa de Llenguadoc.

SERRALLONGA URQUIDI, JOAN; 1998. Sant Quirze de Besora de 1714 a l'actualitat. Eumo editorial

[https://wikipedia.org/wiki/línia Barcelona Ripoll](https://wikipedia.org/wiki/l%C3%ADnia_Barcelona_Ripoll)

[https://transpirenaico.iguadix.es/content/història](https://transpirenaico.iguadix.es/content/hist%C3%B3ria)

https://www.trenscat.com/renfe/stquirzebesora_ct

[https://www.consorcidelter.cat/rutes/comunicacions/pont del Ferrocarril](https://www.consorcidelter.cat/rutes/comunicacions/pont_del_Ferrocarril)



