

EL EJE FERROVIARIO BARCELONA – TOULOUSE – PARÍS: EL FRUTO DE UN ESFUERZO COMÚN

Los orígenes de lo que llegaría a ser el actual eje ferroviario Barcelona - Puigcerdà son ciertamente remotos y singulares por lo que respecta a la historia general de nuestros ferrocarriles, enmarcándose sus planteamientos iniciales en las primeras fases de la industrialización de Cataluña.

Muy avanzado ya ese proceso en diversos países de nuestro entorno, la carestía del carbón impedía un rápido y poderoso desarrollo industrial. De ahí la necesidad de poner fin a las servidumbres derivadas de la importación de hulla británica, a través de la obtención de este tipo de combustible en suelo catalán para situarlo a pie de los centros de consumo a unos costes mucho más reducidos. Así se alcanzarían dos objetivos fundamentales: la necesaria competitividad internacional en materia textil y el desarrollo de la industria siderúrgica, la cual debía conllevar, a su vez, un paralelo aumento de la competitividad en el sector de las construcciones mecánicas.

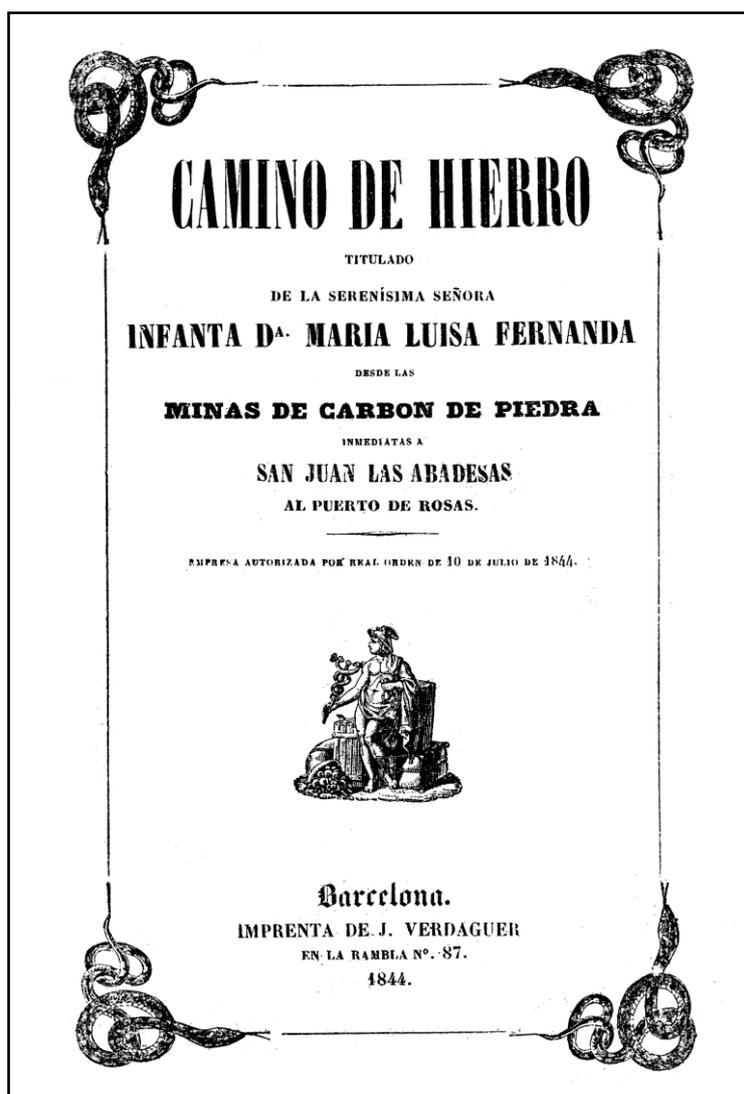
De acuerdo con diversos informes geológicos, esas esperanzas se centraban en los yacimientos de la cuenca minera de Sant Joan de les Abadesses. Tales dictámenes coincidían en afirmar la calidad e importancia de las reservas de la cuenca, suficientes para cubrir durante mucho tiempo el consumo catalán, estimado, en aquel momento, en unas 35.000 tons. anuales. Así, en un contexto en que la mecanización de la industria algodonera y el desarrollo de la navegación marítima a vapor incrementaban por momentos la demanda, se constituía en 1844 la sociedad minera *El Veterano*.

Quedaba por resolver, no obstante, un aspecto fundamental: el transporte de ese carbón hasta los centros de consumo. Ante la inexistencia de la más elemental red de transportes, lo primero que tuvo que hacer la recién constituida sociedad fue plantear la forma de dar salida a su producción. Para ello impulsó la constitución de una compañía destinada a construir una línea férrea entre Sant Joan de les Abadesses y el puerto de Roses. A través de ese trazado, explotado con tracción animal y muy inspirado en criterios británicos, se pretendía situar la producción hullera en el mencionado puerto a un precio cuatro veces inferior al del carbón británico

Sin embargo, la pretensión de abastecer de combustible el litoral Mediterráneo a través de este temprano eje ferroviario se vería frustrada. La enorme longitud (cerca de 100 kilómetros) –comparada con la de los ferrocarriles mineros ingleses en que se basaba–, lo accidentado del terreno, y la diferencia entre cotas extremas (que obligaba a salvar un desnivel cercano a los 1.000 metros), harían inviable esta vía férrea.

Pero pronto existió otro proyecto sobre la mesa. Con una mayor ambición, éste intentaba unir Barcelona y Camprodon, ahora mediante un ferrocarril con tracción a vapor. Sería éste el primer antecedente del que más tarde llegaría a unir Granollers con Sant Joan de les Abadesses.

Sin embargo, los británicos impulsores de la iniciativa –que contemplaba la formación de una sociedad denominada *Gran Compañía del Fomento de la Industria Catalana*– no lograron hacer fructificar el proyecto.



Prospecto del proyectado ferrocarril entre Sant Joan de les Abadesses y Roses. CEHFE.

Aún así, *El Veterano* intentó de nuevo –en 1848– materializar sus propósitos. Esta vez en base a la concesión obtenida por Joan Baptista Perera un año antes. La insalvable dificultad de realizar el capital necesario en el limitado mercado financiero barcelonés, obligó a entablar diversas negociaciones que no dieron lugar más que a una serie de controversias y dificultades que imposibilitaron nuevamente la construcción de la línea férrea y sumieron a la sociedad minera en una grave situación económica

Tal sucesión de fracasos y el creciente clamor de la industria local para liberarse del yugo impuesto por la importación de carbón extranjero, hizo intervenir a un grupo de señalados miembros de la sociedad del momento, entre los que destacaba Manel Girona.

Entabladas negociaciones con *El Veterano* y obtenida una nueva concesión, en 1850 tenía lugar la constitución de la compañía del *Camino de Hierro del Norte*.

Para evitar nuevos fracasos, el inteligente equipo empresarial planteó la construcción de la línea por etapas, a medida que el capital pudiera ser realizado. Como fruto de ello, la primera sección –entre Barcelona y Granollers–, quedaba inaugurada el 23 de julio de 1854.

Pero una vez en marcha el proceso que debía conducir a Sant Joan de les Abadesses, el equipo humano encabezado por Manel Girona abandonó la compañía para acometer un nuevo reto. (Su intención era la de establecer una línea férrea que uniera Barcelona con Zaragoza y con el interior peninsular. Inaugurada en 1861 y con más de 350 kilómetros de longitud, constituiría la primera línea del país en importancia y su construcción sería financiada con capital exclusivamente catalán)

Pero la salida de Girona y sus hombres de la compañía del *Camino de Hierro del Norte* iba a tener efectos inmediatos. Sus nuevos dirigentes, abandonando el propósito inicial de dirigirse a Ogassa y Surroca, optaron por prolongar la línea en dirección a Girona y Francia. La facilidad del terreno a atravesar y la búsqueda de zonas más pobladas les llevó a huir de las dificultades orográficas de la cuenca alta del Ter y a dejar sin salida -una vez más- la producción carbonífera pirenaica. Tras diez años de intentos frustrados, la posibilidad de que los carbones catalanes abastecieran su mercado natural seguía resultando un objetivo inalcanzable.

En 1856 se intentó de nuevo afrontar la construcción de la línea, a través de un acuerdo entre *El Veterano* y la *Sociedad Catalana General de Crédito*. Aunque ésta estaba dispuesta a desbloquear la situación, el proyecto tampoco prosperó.

El que sí pareció hacerlo fue otro impulsado por Miquel Ravella, quien logró interesar a una serie de capitalistas franceses, llegando a firmarse en Barcelona –en 1857– un contrato con Mr. Manzeau (banquero de París) y el ingeniero Mr. Belaney. Los estudios corrieron a cargo de Ildefons Cerdà, quien proponía adoptar para esta línea un sistema especial de ferrocarril articulado (denominado Arnoux y totalmente novedoso en la Península) destinado a salvar con facilidad los accidentes del recorrido. Pero ultimado el proyecto técnico, y poco antes del inicio de las obras, los socios de Ravella se desvincularon de la iniciativa, convirtiendo en imposible -una vez más- la construcción del tendido.

En 1860, en un momento de profunda crisis financiera, las instituciones políticas catalanas decidieron solicitar del Gobierno una subvención que, en unión del capital autóctono, pudiera hacer posible tan necesaria línea. Pero la presentación de la propuesta en el Congreso no hizo más que generar un enconado enfrentamiento entre partidarios de distintas opciones. El debate volvió a centrarse en si la cuenca minera debía enlazarse con Manresa, Granollers o Roses, así como si el ferrocarril debía ser de tracción animal o tracción a vapor.

Tras agrios debates, en 1862 se promulgaba una ley concediendo la subvención solicitada a la línea que había de unir Sant Joan de les Abadesses con Granollers por Ripoll y Vic.

A la subasta para su concesión se presentaron ocho proposiciones, siendo elegida la de Alejandro Bengoechea, quien la transfirió de inmediato a la casa *Breusing & Co.*, de Manchester.

Poco después se constituía una sociedad cuyas acciones quedaban repartidas fundamentalmente entre la citada casa británica, la *General Rolling Stock Co. Ltd.*, de Londres (a quien se adjudicó el suministro del material) y Joan Sala (que obtuvo el contrato de construcción).

Iniciadas las obras, la entrada en escena de otros capitalistas extranjeros y los reajustes de todo tipo a que se vio sometida la compañía, pusieron de manifiesto el carácter especulativo de las actuaciones emprendidas.

Tras diversos manejos, la compañía se vio falta de liquidez, traspasando el constructor el contrato y su paquete accionario a la *General Rolling Stock Co. Ltd.*, que poco después se declaraba en quiebra. La irrupción -en 1865- de *Alliance Bank*, de Londres, con la declarada intención de reflatar la empresa no hizo más que precipitar el descalabro. Las obras se paralizaban y el Gobierno declaraba -en 1866- disuelta la compañía y caducada la concesión.

La frustración de la sociedad catalana ante tal cúmulo de fracasos era patente. El debate en la prensa, general y amplio. Entre las soluciones apuntadas, un nuevo proyecto de circunstancias vino a ponerse sobre la mesa. Consistía en construir una línea convencional entre Granollers y Vic, para continuar desde la capital de Osona hasta la cuenca carbonífera mediante un ferrocarril "económico" de tracción animal. Tampoco se lograría que su construcción pasara a vías de hecho.

Nuevas actuaciones se emprendieron en Cataluña para que el Ejecutivo volviera a sacar a subasta la concesión.

En 1867 se aprobaba en el Congreso una ley otorgando una nueva subvención. Como la sensación era la de que tal estímulo podría resultar insuficiente, tuvo lugar en la *Llotja de Mar* de Barcelona una importante reunión entre representantes de la minería y de distintos sectores sociales. Constituida una comisión para activar la cuestión, la *Diputació de Barcelona* acordó conceder 1.250.000 ptas. en efectivo a la empresa que asumiera la construcción. Por su parte, el *Ajuntament de Barcelona* aprobó también otorgar un anticipo de 750.000 ptas. Otras ventajas concedidas por la compañía de los *Caminos de Hierro de Barcelona a Francia por Figueras*, o por las propias sociedades mineras *El Veterano* y *La Aurora del Pirineo*, intentaban hacer más atractiva la oferta.

Aún así, las dos subastas consecutivas celebradas en 1868 resultarían desiertas. Los graves sucesos políticos que tuvieron lugar a continuación, y la inacabable crisis económica, volvieron a arrojar sobre la cuestión el más absoluto pesimismo.

A pesar de ello, no mucho después se promulgaba otra ley que modificaba la subvención otorgada. También tenía lugar una nueva subasta -celebrada en 1870- en la que se adjudicó la concesión al único postor: Mr. Henri Alexandre Lossy de Ville, de París, el cual formó la compañía del *Camino de Hierro del Norte de Cataluña* y contrató con Mr. Jules César Diricq, ciudadano belga, la construcción de la línea. No obstante, los problemas con el contratista no tardaron en llegar y tuvo que ser una empresa catalana (*Broccá y Cía*) la que se hiciera cargo –en 1871– de la construcción del tendido férreo.

Pero la crónica falta de solvencia de Lossy de Ville, agravada por la desconfianza que generaba el hecho de tratarse de un personaje lejano, totalmente ajeno al ámbito ferroviario, hizo que se desentendiera de la iniciativa y transfiriera la concesión a una sociedad comanditaria integrada por los catalanes Fèlix Macià y Eugeni Broccà. El cambio de titularidad inspiró cierta confianza en amplios círculos sociales. Ello, unido a la decisión de la *Diputació de Barcelona* de iniciar el abono de la subvención concedida, creó un nuevo clima que iría aparejado a los rápidos avances constructivos desarrollados en el tramo Granollers - Vic.

A finales de 1873 la sección expresada se hallaba prácticamente concluida, si bien la tercera guerra carlista, impidió su apertura a la explotación. Ésta no pudo tener lugar hasta el 8 de julio de 1875, fecha en que la ciudad de Vic quedó definitivamente conectada al resto de la red ferroviaria peninsular.

Tras la salida de Broccà y otros socios, después de alcanzada la ciudad de Vic, Fèlix Macià necesitó impulsar la constitución de una sociedad que hiciera posible la ejecución del resto del trazado. Fruto de las negociaciones con la *Sociedad Catalana General de Crédito*, lograron establecerse las bases del acuerdo. *El Veterano* aportaba todas sus concesiones mineras e instalaciones, Macià el recién construido ferrocarril de Granollers a Vic y la "*Catalana*" el capital necesario para construir la prolongación de la línea hasta Sant Joan de les Abadesses. Nació, así -en 1877-, la sociedad *Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas*.

La construcción se subcontrató con la empresa francesa *Bernard, Varinot et Cie*. Mientras, la "*Catalana*" hizo frente a las inversiones en las instalaciones mineras, a fin de preparar la explotación a gran escala. Posteriormente, destinaría importantes cantidades a la creación de una fábrica de aglomerados en Vic y a la construcción de un complejo de viviendas para empleados junto a las minas.

La rapidez en la ejecución de los trabajos fue considerable. Así, el 1 de agosto de 1879 llegaba el ferrocarril a Torelló, el 20 de octubre siguiente a Sant Quirze de Besora, y el 20 de junio de 1880 a Ripoll.

A Sant Joan de les Abadesses y Torallas, llegaría el 17 de octubre siguiente. Casi cuarenta años después de los primeros intentos, el ferrocarril había alcanzado su destino. Tras interminables dificultades, el deseo de que la industria catalana se alimentara de combustible autóctono, parecía haberse convertido definitivamente en realidad.



Vagón de la Cía. del Ferrocarril de Granollers a Sant Joan de les Abadesses, lleno de carbón de la cuenca de Ogassa y Surroca, expuesto ante la Universidad de Barcelona con motivo de la Exposición de Productos de la Industria Catalana, celebrada en 1877. CEHFE.

Pero a pesar de la satisfacción reinante, los resultados económicos de los primeros años de la empresa no parecían responder a las expectativas despertadas. Ello se atribuía a que las minas no habían alcanzado su óptimo nivel de explotación. También al hecho de que la sociedad no dispusiera de una línea propia hasta Barcelona, principal centro consumidor del carbón extraído, lo que obligaba a devengar un peaje a la compañía de los *Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia* por todo producto o mercancía que circulara entre Granollers y la capital catalana.

Para resolver el problema, la *Sociedad Catalana General de Crédito* solicitó la concesión de un segundo trazado entre ambos puntos. En 1882 era concedida por el Gobierno la construcción de una nueva vía férrea entre Sant Martí de Provensals y Llerona, donde debía empalmar con la que, procedente de Granollers, se dirigía a Sant Joan de les Abadesses. El concesionario podría establecer estaciones en Montcada, Mollet y Parets del Vallés.

En 1884 la concesión era transferida a la propia sociedad *Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas* y se daba inicio a los trabajos de construcción. El 10 de abril de 1886 se inauguraba la nueva sección que empalmaría provisionalmente con la de la compañía de los *Caminos de Hierro del Norte de España* en Sant Andreu de Palomar, mientras no estuviera ultimada su propia estación en la capital. Ésta debería situarse en el triángulo delimitado por las calles de Marina y Diagonal con la avenida de las Cortes Catalanas.

Sin embargo, y después de que fuera creciendo la desconfianza hacia las posibilidades reales que ofrecía la explotación de aquellas minas y de su ferrocarril, no tardaría en instalarse la más absoluta desesperanza. Las infundadas expectativas generadas por los iniciales informes geológicos y los elevados costes de construcción de la propia línea férrea llevaron a la sociedad a una situación crítica.

En tal coyuntura, se decidió entablar las negociaciones necesarias para salvar el poco capital que fuera posible.

En 1888, tras las oportunas conversaciones y la aprobación del convenio formalizado (que contemplaba la absorción final de la sociedad), la compañía de los *Caminos de Hierro del Norte de España* pasó a controlar la explotación, tanto de las concesiones mineras como de la línea férrea.

Las ilusiones de que la abundancia y baratura del carbón autóctono constituyeran un fulminante catalizador del desarrollo industrial de Cataluña habían terminado. El sueño daba paso, definitivamente, a la realidad.

Sin embargo, y aunque el objetivo no hubiera sido alcanzado en la forma prevista, el cúmulo de esfuerzos puestos en juego durante tantos años, no podía dejar de arrojar resultados muy positivos. Cuando menos, diversas poblaciones de la Cataluña central, algunas de tal importancia social y económica como Vic o Ripoll quedaban conectadas a un eje ferroviario imprescindible para el equilibrio territorial de Cataluña y su relación con el resto de la Península.

Sería ese, precisamente, un activo imprevisto. Una vía concebida para el transporte de carbón, iba a constituir la base de un futuro e importante eje general transfronterizo. Aprovechando el recorrido de la línea, Ripoll se convertiría en el punto de arranque de una nueva línea que, tras atravesar la *Collada de Tosses*, permitiría alcanzar Puigcerdà y enlazar con la red francesa de ferrocarriles.

Después de múltiples estudios entre los estados francés y español, a principios de agosto de 1904 se redactaba en París el texto del convenio que debía regular definitivamente cuanto tenía que ver con las líneas ferroviarias transpirenaicas. Su firma tenía lugar en la capital francesa el 18 de agosto de 1904. En su redactado se establecía la construcción de tres ejes transfronterizos: Zuera - Canfranc -Oloron, Lleida - Sort - Saint Giron, y Ripoll - Puigcerdà - Ax les Thermes.

El interés existente en la Cerdanya por disponer de una conexión ferroviaria era enorme. La firma del tratado franco-español, vino a abrir definitivamente la puerta a aquellos anhelos. Bajo el impulso personal de Pere Puig, alcalde de Puigcerdà, tuvo lugar la celebración de una magna sesión en la sede del Ayuntamiento, a la que concurrieron representantes de todos los ámbitos implicados y en la que se constituyó una comisión promotora encargada de activar la cuestión.

Poco después, el ministro francés Mr. Delcassè, visitaba oficialmente Puigcerdà en el marco de la euforia despertada. El Ayuntamiento quiso agasajarle erigiendo un arco de triunfo y ofreciéndole como espectáculo la iluminación del lago. Tras el banquete ofrecido, la comitiva oficial, encabezada por el citado ministro y compuesta por un conjunto de diputados y alcaldes de ambos países, recorrió la población.

La concesión se subastó dos veces en el año 1909. Como quiera que se declararon desiertas las dos licitaciones, tuvo que promulgarse una ley aumentando la subvención concedida. Tampoco concurrió postor alguno a esa tercera subasta celebrada en 1910, motivo por el cual el Estado se vio obligado a construir la línea por administración.

El trazado se subdividió en 12 trozos consecutivos, iniciándose de inmediato su estudio. El proyecto y presupuesto del primero de ellos fue enviado el 18 de mayo de 1911 al Ministerio de Fomento, siendo aprobado inmediatamente. A éste seguirían progresivamente los restantes.

Los trabajos de construcción, dirigidos por el ingeniero jefe Josep Maria Fuster, entrañarían una complejidad extraordinaria, atendida la difícil orografía del terreno. Basta señalar la necesidad de construir más de 40 túneles, uno de ellos de carácter helicoidal y un desarrollo de 1.057 metros. En el interior del de mayor longitud (el de Tosses, con 3.904 metros, se encuentra el punto más elevado de la línea, que es, a su vez, el de mayor cota de toda la red ferroviaria peninsular (1.494 metros).

La terminación de las obras en la parte baja de la línea permitió que el ferrocarril llegara a Ribes de Freser el 10 de agosto de 1919. La inauguración de este primer tramo estuvo rodeada de una explosión de júbilo. Con tal motivo se dieron cita en Ripoll el subsecretario ministerial –Sr. Gálvez Cañero–, el obispo de Vic, y una nutrida representación de senadores, diputados y alcaldes procedentes de un lado y otro de la frontera. Llegado el momento, partió el tren inaugural con destino a Ribes de Freser. Si el paso del tren inaugural estuvo en todo momento rodeado de una enorme expectación, la llegada a la citada población fue apoteósica. Tras la recepción ofrecida por el Ayuntamiento y el banquete, a cuyo término tuvieron lugar señaladas intervenciones, la comitiva emprendió viaje de regreso a Ripoll.

Tres años más tarde –el 12 de julio de 1922– llegaba el ferrocarril a la población de La Molina. Poco después lo haría al último punto de nuestro territorio. El 22 de octubre de aquel mismo año e inmerso en un gran regocijo popular, el primer tren hacía su entrada triunfal en la estación de la capital de la Cerdanya. El ferrocarril había llegado, por fin, a Puigcerdà.

Además de la electrificación de la línea -contemplada desde un primer momento dado lo accidentado del recorrido- quedaba ya sólo pendiente el establecimiento del enlace internacional. Éste demoraría su puesta en servicio hasta 1929.

El 21 de julio era el día señalado para la inauguración. La representación española estaba formada por el conde de Guadalhorce –ministro de Fomento–, el capitán general, el alcalde de Puigcerdà, representantes de las distintas corporaciones locales, otras significadas autoridades civiles, militares y religiosas, así como miembros de la propia comisión promotora, entre los que figuraba Rafael Gay de Montellà.

Los actos se desarrollaron en dos fases, una primera en La Tour de Carol y una segunda en Puigcerdà. Por la mañana, la comitiva española embarcó en el tren engalanado para la ocasión, partiendo hacia territorio francés. En la estación de la citada población francesa esperaba a nuestros representantes la comitiva gala, encabezada por Mr. Pierre Forgeot -ministro de Fomento-. Le acompañaban también numerosos senadores, diputados, alcaldes y otras autoridades civiles y militares de la zona. Ya en el gran salón de la estación internacional, se celebró el banquete oficial, a cuyo término tuvieron lugar diversas intervenciones. Terminado el acto y entre entusiastas manifestaciones de júbilo por parte de los presentes, éstos se dirigieron al andén donde les esperaba el tren de regreso.

Una vez en Puigcerdà, se hallaba dispuesto un amplio entoldado bajo el que fue ofrecida a las autoridades francesas una selección de escogidos productos. Al igual que en La Tour de Carol, los actos desarrollados a este lado de la frontera contaron con una gran concurrencia. La inmensa alegría de los presentes a lo largo de tan intensa jornada, no dejaba de testimoniar la importancia concedida a aquel histórico momento.

Tras el obligado aislamiento de siglos, impuesto por una severa orografía, el esfuerzo humano había logrado establecer un eficaz cauce de comunicación. Un cauce llamado a estrechar poderosamente los lazos de colaboración entre dos pueblos hermanos, cuyos miembros, mediante la unión de sus fuerzas, acababan de destruir para siempre el pertinaz obstáculo representado por la implacable barrera pirenaica.

Carlos Guasch

Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español

Barcelona - 2004