Puigcerdá: La primitiva estación del año 1924, con la locomotora a vapor Norte número 469.

SE CUMPLIO EL PASADO MES DE OCTUBRE

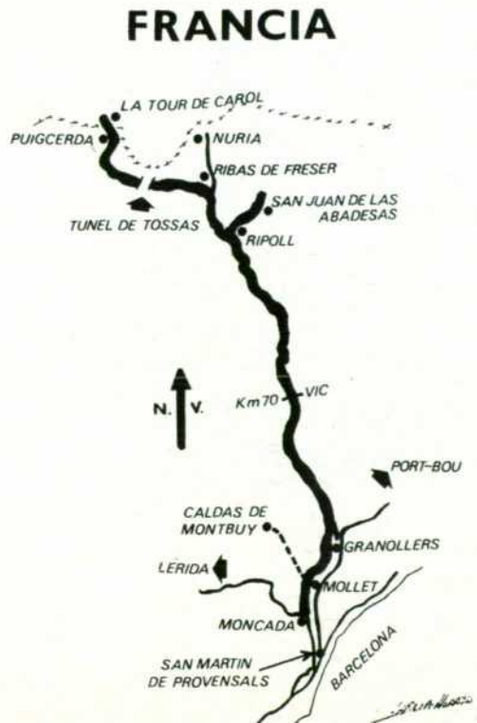
CENTENARIO DEL FERROCARRIL DE SAN JUAN DE LAS ABADESAS

Adiciones posteriores. El Transpirenaico. Particularidades del material motor. Propuestas de estrechamiento a 1,44.

PRONTO mostraron los hombres de negocios interés en establecer un ferrocarril para transportar los carbones de varias minas situadas en las cercanías de San Juan de las Abadesas, en la alta montaña del Pirineo Oriental.

Sus proyectos están entre los primeros otorgados a ferrocarriles españoles. Primeramente, el 10 de julio de 1844, a un concesionario francés para una línea que transportara el combustible hasta el puerto de Rosas, y al año siguiente, el 19 de febrero de 1845, a un inglés para el ferrocarril Barcelona-Camprodón (al Noroeste de San Juan). Ambas concesiones cesaron por abandono.

Finalmente, y al cabo de veinticinco años, mejor suerte tuvo la concesión solicitada por el barón Lossy, de París, para construir un ferrocarril entre Granollers (enlace con TBF) y San Juan de las Abadesas, obteniéndola el 18 de mayo de 1870. Traspasada a los señores Maciá y Brocca en 1873, en 1877 la adquirió la Cía. de las Minas de Surroca y Ogassa, sitas en la zona de San Juan de las Abadesas, pasando a ser la Cía. del Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas.



La primera sección, Granollers-Vic (40 kilómetros), entró en servicio el 14 de marzo de 1876, y la última, Ripoll-San Juan-Torallas (11,5 kilómetros), el 17 de octubre de 1880; es decir, hace cien años.

Seis años más tarde, el ferrocarril San Martín de Provensals a Llerona (31,4 kilómetros) se unió al anterior.

Obtenida la concesión por la Sociedad Catalana de Crédito el 6 de junio de 1883, la transfirió a la Cía. de San Juan el 9 de febrero de 1884. Fue inaugurado el 10 de abril de 1886 entre Moncada (enlace con la línea de Lérida) y Las Franquesas (26,3 kilómetros), donde se unió al de San Juan.

Corta fue la vida de la compañía explotadora, ya que en 1887, por convenio, y en 1890 definitivamente, pasaron a la Cía. del Norte minas y ferrocarril.

En la estación de Mollet-Santa Rosa (kilómetro 18) estableció enlace con el ferrocarril Mollet-San Fausto (línea de Port-Bou) a Caldas de Montbuy. Inaugurado el 14 de abril de 1880, este año se ha cumplido el centenario de su inauguración, pero no de su vida, ya que dejó de circular el 13 de febrero de 1932. Construido principalmente para facilitar a los barceloneses el desplaza- ▶

miento a los antiguos y famosos baños de Caldas de Montbuy, tuvo, hasta la aparición de los camiones, el importante transporte de adoquines utilizados para pavimentación de vías públicas en Barcelona, y cuyas canteras se encuentran cerca de la mencionada estación balnearia.

En los años veinte, y dentro del plan de Obras Públicas del Gobierno del general Primo de Rivera para aumentar los enlaces ferroviarios con Francia, fue construido el Transpirenaico, que, partiendo de Ripoll (kilómetro 106 de la línea de San Juan), llega a Puigcerdá y La Tour de Carol, donde enlaza con la Red de la SNCF y el ferrocarril turístico de vía estrecha a Villafranca del Conflet. Terminado el 22 de octubre de 1922, fue explotado por el Estado hasta julio de 1929, en que pasó a la Cía. del Norte.

En 1928 y 1929 hubo importantes estudios, Reales Ordenes e incluso acuerdos entre el Estado, la Cía. del Norte, el Metropolitano de Barcelona y el puerto para transformar los ferrocarriles de San Juan y Transpirenaico al ancho internacional y facilitar el tráfico de mercancías Oriente-Europa por el puerto barcelonés. Vinieron los años de crisis y no se realizó la transformación.

Al utilizar estas líneas la estación Arco Triunfo (Vilanova), fue dispensada la Cía. del Norte de construir la estación terminal de San Martín de Provensals, en las cercanías de San Andrés, y la vía independiente hasta Moncada (10 kilómetros), pero con la condición de poner vía doble hasta San Andrés (5 kilómetros), prolongada después hasta Moncada y Manresa.

Finalmente, otro ferrocarril hizo su aparición en 1931 en el panel ferroviario de la zona. El cremallera Ribas de Fresser a Nuria, de vía métrica, que, con un recorrido de 13 kilómetros entre impresionantes paisajes pirenaicos y salvando 1.000 metros de desnivel, llega al santuario de Nuria, centro importante de deportes de invierno.

Esta es, contada a grandes rasgos, la historia del hoy centenario ferrocarril de San Juan y de las adiciones y enlaces posteriores.

TRAZADOS CASI EN CONSTANTE SUBIDA

La línea de San Juan desarrolla la mayor parte de su trazado en constante subida. Primero, remontando el valle del río Congost con pendiente suave hasta Las Franquesas (kilómetro 31), y más acentuada, con gran número de curvas, hasta Balenyá (kilómetros 58 a 581,9 m.), para pasar la divisoria de la sierra del Montseny entre bellos paisajes y zonas residenciales.

Diecinueve kilómetros de suave bajada nos llevan a Manlleu entre paisajes de alta meseta, no sin antes pasar, en el kilómetro 69, por la importante Vic, famosa por sus monumentos y embutidos. A partir de Manlleu, y entre agrestes paisajes, recorre nuestro tren los restantes 38 kilómetros de línea, acompañando al río Ter. Tren, carretera y río se apretujan en estrecho valle.

Trece túneles y 19 puentes, junto con grandes desmontes y terraplenes, son las obras más importantes de la línea de San Juan.

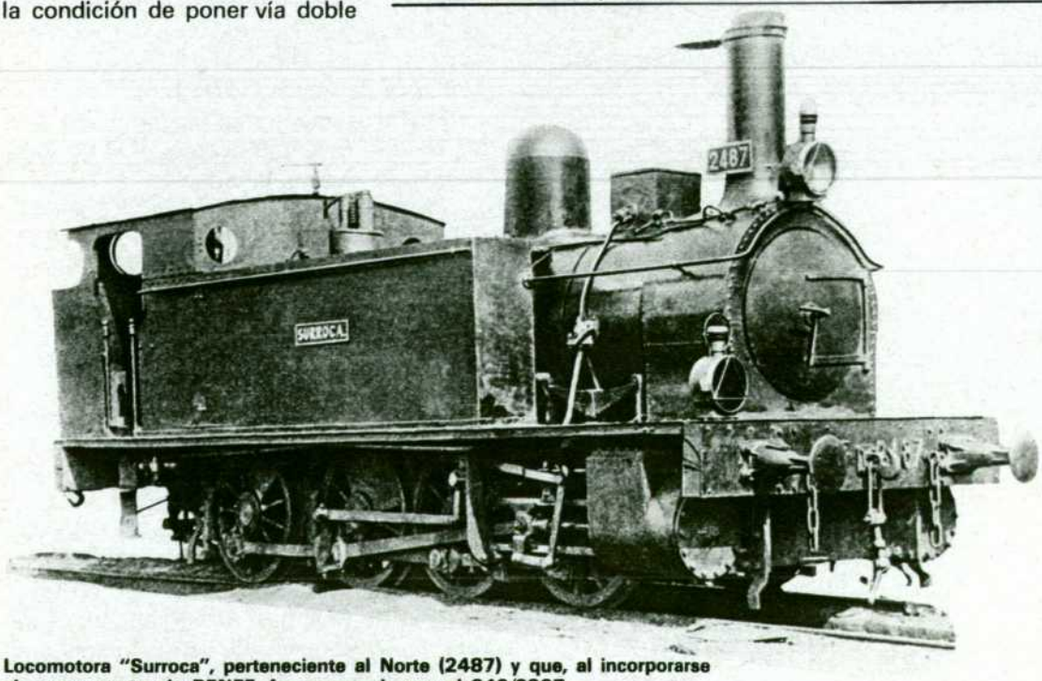
El Transpirenaico es línea de duro trazado entre estrechos valles, con las pendientes más fuertes de nuestra Red (hasta del 40 por 100). En los 32 primeros kilómetros salva un desnivel de 814 metros (cotas 680 a 1.494), con abundancia de túneles (36), puentes y muros de sostenimiento. Son de destacar el túnel número 32 (1.057 metros), entre Planolas y San Cristóbal de Tossas (kilómetro 29), de trazado helicoidal, en el que podemos ver las dos bocas, aunque con considerable desnivel, y el de Tossas (kilómetro 29), de 3.904 metros, en cuyo interior, en el punto 32,5, se alcanza la mayor altitud (1.494,2 metros) de los ferrocarriles de ancho normal españoles. Iniciamos el descenso que nos llevará hasta el kilómetro 45 (387 metros en 13 kilómetros), en Caixans, no sin antes pasar por La Molina, punto importante de los deportes de la nieve, para suavemente subir a Puigcerdá (kilómetro 48) y La Tour de Carol (kilómetro 52), entre bellísimos panoramas del valle de Cerdeña.

Para poder apreciar mejor el paisaje, es conveniente que el viajero se acomode en la parte derecha del convoy hasta Vic y a la izquierda en el resto del trayecto.

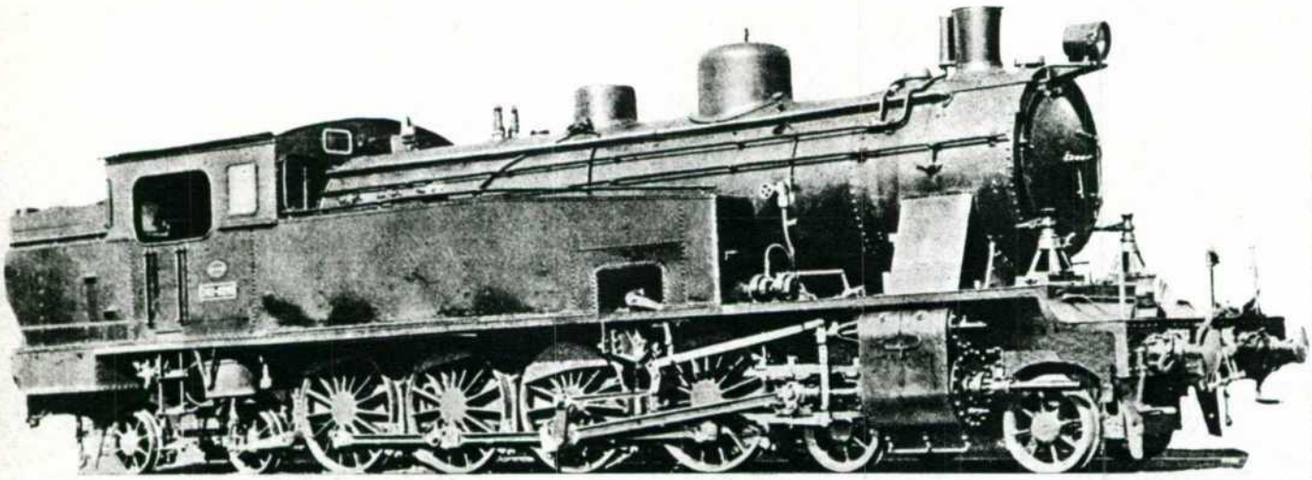
Prueba de la importancia que desde un principio dedicó al transporte de carbón la Cía. de San Juan es que, para su arrastre, adquirió siete locomotoras de vapor nuevas tipo 0-4-0, de 550 CV., tres a la Yorkshire Engine Co., en 1876, y cuatro a la Vulcan Faundy, en 1879. Con un peso en servicio de 50.730 kilogramos, ruedas de 1.220 milímetros y distribución Walschaerto (rara, con poca aceptación en Inglaterra), fueron las primeras locomotoras-ténder de cuatro ejes acoplados que rodaron por los ferrocarriles españoles.

Numeradas del 5 al 11, recibieron los

Omnibus con destino a Puigcerdá.
En cabeza, la Estado 281-0028, serie 1001/1007.
Al fondo, edificio que construyeron para estación y oficinas del Transpirenaico; se utiliza la del Norte, enfrente.



Locomotora "Surroca", perteneciente al Norte (2487) y que, al incorporarse al parque motor de RENFE, fue numerada con el 040/0207.
En 1957, RENFE cedió esta locomotora a la Junta de Obras del Puerto de Pasajes.
Los primeros servicios de esta máquina se realizaron en el Ferrocarril de San Juan de las Abadesas, formando parte de la serie 5/11.



La 242/0205 de RENFE (serie 242/0205-0211 y 242-0221 es, seguramente, la primitiva número 2 de las cuatro locomotoras (2, 4, 7 y 8) que adquirió el Oeste al Estado al hacerse cargo de la línea de Betanzos a El Ferrol. Estas cuatro locomotoras formaban parte de una serie de ocho que construyó la Maquinista para la línea Ripoll a Puigcerdá. La electrificación de la línea catalana construida por el Estado, desperdigó la serie.

nombres de Rigolisa, Torallas, Congost, La Pleva, Ogassa, Fresser y Surroca. Renumeradas por Norte (281/287) y RENFE (0-4-0/0201-0207), acabaron su vida y fueron desguazadas entre 1963 y 1967, excepto la 287 Surroca Renfe 0-4-0/0207, vendida en 1957 a la Junta de Obras del Puerto de Pasajes, y cuyo destino desconozco.

1929, AÑO DE LA ELECTRIFICACION

Para remolcar los trenes de viajeros compraron en 1870 diez ligeras 1-2-0 con ténder de dos ejes al Tudela-Bilbao. Cambiaron número y nombre a las 25, 26, 7 y 44 por los de Vic (1), Ripoll (2), Centellas (3) y Manlleu (4), y a las restantes (números 8, 9, 14, 50, 51 y 52) parece ser que no les modificaron los números y nombres que tenían en la compañía de origen.

Llamadas las "bilbaínas", con el tiempo les cambiaron las calderas por otras con el hogar más abultado y les pusieron marquesina. En Norte recibieron los números 02770286.

Aunque por su dureza de trazado estaba prevista desde su construcción la electrificación del FC Ripoll-Puigcerdá, durante cinco años fue explotado con tracción vapor. Ocho potentes cisternas 2-4-2 (1 al 8), construidas en 1923-1924 por la MTM. Recalentador de vapor, ruedas motrices de 1.500 mm., peso en servicio de 98 toneladas y 1.395 CV. de potencia, eran varias de sus características más importantes. Al ser electrificado, fueron repartidas entre los restantes ferrocarriles que explotaba el Estado, recibiendo en RENFE la numeración 2-4-2/0205 al 242/0211 y la 2-4-2/0221.

En 1928 la línea de San Juan y en 1929 la de Puigcerdá, pasaron a ser explotadas con tracción eléctrica. Medida que tomó la Cía. del Norte con algunas líneas de duro trazado para agilizar el transporte.

En la línea de San Juan, las locomotoras eléctricas 7.101/7.125 tomaron el relevo a las de vapor. Se diferenciaban únicamente de las de Manresa (tipo 7000) por la adición de un bisel en cada extremo para aligerar el peso máximo por eje que admitía la vía (15 toneladas/eje). Esa es la razón de los "morros".

Unidades eléctricas 826 y 829, con el tren Vic-Hospitalet, atravesando el viaducto sobre el río Congost, kilómetro 39, cuando se entra en la parte más agreste de Montseny.

El Estado también preparó su material motor para el Transpirenaico. Ocho pequeñas locomotoras eléctricas de 1.000 CV. potencia continua, montadas sobre dos carretones de dos ejes y muy cortas (10,67 metros). Modelo análogo a las de la Cía. del Midí de Francia, fueron construidas por CAF la parte mecánica y por CE de Tarbes (Francia) la eléctrica. Podían remolcar mercancías de 140 toneladas y trenes rápidos de 86 toneladas.

Utilizan freno de vacío, reostático y de mano. Esto lo he dicho en presente, ya que, al ser cambiado el voltaje de estas líneas de 1.500 a 3.000 voltios, en 1965, estas pequeñas locomotoras también fueron transformadas al nuevo voltaje para seguir prestando servicio en su línea, ya que el gálibo del túnel de Tossas no permite el paso de las Alsthom, que suben hasta Ripoll. Su trabajo diario es actualmente muy escaso, ya que sólo remolcan el ómnibus-correo, único tren con coches de estos ferrocarriles entre Ripoll y Puigcerdá, y algún ocasional tren de mercancías.

El paso del tiempo ha cambiado el trabajo de estos ferrocarriles, siendo su tráfico más importante el de viajeros. Cincuenta y dos circulaciones parte o rinden viaje en Barcelona, por los enlaces la mayoría hasta Hospitalet, sirviendo de eficaz medio de transporte a importantes zonas industriales y residenciales, principalmente hasta Vic, que han visto aumentar considerablemente su población en los últimos decenios. Muchas de las circulaciones continúan por el tramo transpirenaico, 18 trenes al día, continuando algunos hasta La Tour de Carol para enlazar con los trenes franceses. La mayoría de los trenes de largo recorrido son semidirectos, con paradas limitadas, que realizan el recorrido total de 157 kilómetros en tres horas y media.

Circulan unidades modelos 600 y 800, estando equipadas especialmente las que van a Puigcerdá.

Desde el día 15 de julio, el tramo Ripoll-San Juan está cerrado por obras en la vía y el servicio se realiza por carretera. ■ **E. GONZALO. Fotos del autor y Archivo Cuyás.**