

El viaducto de Toses, en el Alto Querolps.



• *Unico de cremallera que queda en nuestro país.*

• *Ochenta y seis clases de billetes.*

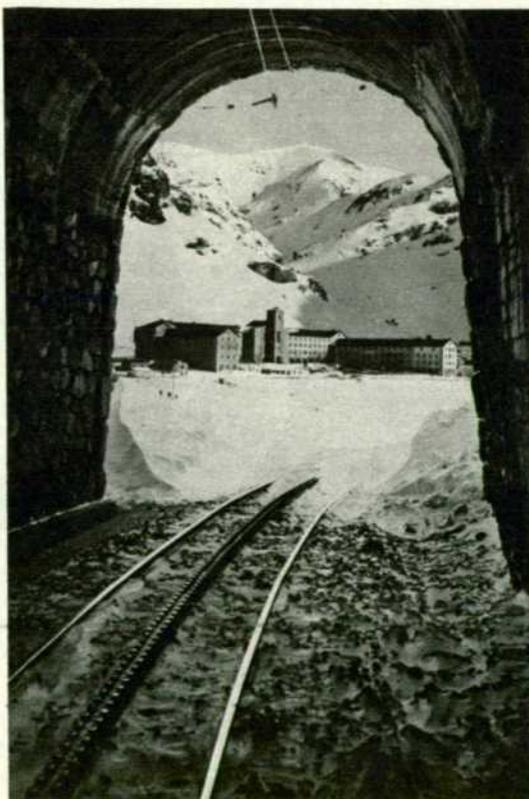
EL FERROCARRIL MAS ALTO DE ESPAÑA, RIBES-NURIA, CUMPLE CINCUENTA AÑOS

NOMBRAR Nuria es asociar santuario, nieve y tren de cremallera. El pequeño tren, que desde el 22 de marzo de 1931 libró del aislamiento a la comarca, ha llegado a la importante meta del medio siglo.

Construido para facilitar el acceso al santuario y a las pistas de esquí del valle de Nuria, recorre 12,5 kilómetros entre bellos y atrevidos paisajes del alto Pirineo catalán lindante con la Cerdaña francesa. La imagen del trenecito trepando pausadamente entre elevados riscos ya forma parte del paisaje.

Es el único de cremallera que queda en España, si bien es verdad que en nuestro país, el segundo en montañas de Europa, este tipo de ferrocarriles ha tenido escasísimo desarrollo. En total, tres ferrocarriles y un tranvía, todos de vía métrica. Los de Monistrol-Montserrat y Periana-Ventas de Zafarraya de los Suburbanos de Málaga y el tranvía Granada a la Alhambra. Desaparecieron en 1957, 1960 y 1946, respectivamente, sobreviviendo únicamente el cincuentón con la ayuda de su mejor aliado, la nieve, que suele caer en gran abundancia en la zona que recorre.

Los escasos aficionados que acudían en el primer cuarto de siglo a las pistas de esquí de La Molina, Matagalls, Nuria y otras realizaban auténticas gestas heroicas, ya que tenían que recorrer grandes tramos a



Estación invernal de Nuria (2.000 metros de altitud), con el ferrocarril de cremallera y el santuario mariano al fondo

pie, por malos caminos, fuertemente equipados y cargados con los esquís. Las estaciones más cercanas eran Ripoll y San Juan de las Abadessas. La terminación del Transpirenaico en 1922, su electrificación en 1929 y la inauguración en 1931 del que conmemoramos, fomentaron grandemente los deportes de invierno en el Pirineo oriental. Antiguas crónicas relatan que la primera vez que esquiaron en el valle de Nuria fue en enero de 1909.

DIVERSAS IDEAS INICIALES

La Sociedad Anónima Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes (FMGP), con sede en Barcelona, explotaba desde 1892 el cremallera de Montserrat. A petición del obispo de la Seo de Urgel, don Justí Guitart Viladerbó, realizó la compañía diversos estudios para construir un medio de comunicación, utilizable todo el año, que facilitara a los peregrinos el acceso al santuario de Nuria, centro de devoción mariana de Cataluña.

Se barajaron distintas combinaciones de funiculares, tranvías aéreos y carreteras, acordando finalmente como fórmula más idónea construir un ferrocarril.

Obtenida la concesión el 17 de noviembre de 1927, comenzaron las obras el 24 de



Saliendo del bosque, y ante el primer túnel, el paso a nivel sobre la carretera a Queralps.



Adviértase la fuerte rampa de la línea a la salida de Queralps.

mayo de 1928 en el lugar donde ubicaron la estación Ribes-villa.

Proyectado para funcionar a vapor y con cremallera ABT en todo el trayecto, nuevos estudios hicieron prosperar la idea de electrificarlo e incluso comprar suficiente material para electrificar también el de Montserrat. Obtuvieron la autorización del replanteo el 26 de julio de 1929, pero por dificultades económicas se tuvo la FMGP que conformar con utilizar electricidad sólo en el nuevo ferrocarril, quedando el antiguo con su vapor a la espera de otra ocasión, que, desgraciadamente, no llegó.

Nieve y dura orografía fueron inconvenientes a tener en cuenta para su construcción en una época en la que pese a los adelantos técnicos que ya existían, respecto del siglo XIX, no eran todo lo sofisticados que actualmente son. Por ello hay que destacar la habilidad de los ingenieros, señores Fenech, García, Jeremías, Luna y el topógrafo, señor Rodrigo, al frente de más de un millar de trabajadores, la mayoría procedentes de la construcción de los edificios de la Exposición Universal de Barcelona (1929). No obstante, pecaríamos de ingratos si no valoráramos esfuerzos anteriores, principalmente a partir de 1917, para facilitar las comunicaciones de la comarca, destacando el obispo don Joan Benlloch Vivó, antecesor del doctor Guitart.

Para proceder a la inauguración oficial, la FMGP fletó un tren especial a la Compañía del Norte, que salió de Barcelona a las 8,10 de la mañana. Los trescientos invitados que en él viajaron transbordaron en Ribes-Empalme a cuatro composiciones del nuevo ferrocarril. A ellos se unieron el general Berenguer y otras autoridades. Eran los últimos días del reinado de S. M. Alfonso XIII.

La crisis económica, las guerras española y mundial y dificultades económicas posteriores repercutieron negativamente en la vida del ferrocarril e hicieron que la vida de la FMGP no fuera boyante hasta los años 60 en los que el inicio del turismo extranjero y, ante todo, el aumento del nivel de vida de los españoles hicieron aumentar grandemente el número de viajeros transportados anualmente (80.749 en 1949 y 184.655 en 1967).

Precisamente para darle más vida y fomentar el turismo en la época difícil se inauguraron en 1942, el hotel del santuario y el hotel Puigmal, con funicular de enlace con el tren; en 1947, un telesquí hasta el pico Aliga; placas a lo largo de la línea con los topónimos de los lugares y sus alturas e importantes mejoras en el ferrocarril, tales como un túnel artificial contra aludes y la magnífica estación definitiva de Nuria.

Los años 70 han sido de estabilización del tráfico, máximo de 236.696 viajeros en 1976. Sin embargo, los crecientes gastos de explotación, junto con una ligera disminución de tráfico causada por la crisis económica y la competencia con otras instalaciones de deportes de invierno, han hecho aparecer el déficit, pasando recientemente a ser explotado por la Generalidad de Cataluña.

MAS DE 1.000 METROS DE DESNIVEL EN 12,5 KILOMETROS

Ribes-Empalme, enlace con la línea RENFE a Puigcerdá (kilómetro 120), está a 905 metros sobre el nivel del mar, y Nuria, la estación de ferrocarril más alta de España, a 1.964 metros.

Amplia panorámica del valle del Fresser, con el macizo de Torreneules al fondo, nos predispone para disfrutar del viaje.

Acompañaremos al Fresser hasta el kilómetro 8. Por el estrecho valle, tren y carretera a Queralps se acompañan, entre frondosa vegetación, aunque separados por el río. Se entrecruzan, el tren se mete en el primer túnel, y a su salida, kilómetro 5,5, un ligero frenazo y seguimos la marcha, pero con mayor lentitud que antes. Motivo: hemos entrado en contacto con la doble cremallera que en los primeros metros está sujeta a las traviesas con resortes para evitar contactos bruscos. Seguidamente, el viaducto de Tosses, de 145 metros de longitud, en curva de 80 metros de radio y rampa de 120 milésimas. La construcción más importante del ferrocarril y obra única en su género en España. En lo alto, Queralps, a cuya estación, tras corto túnel, llegamos. Cercana a ella, un aparcamiento para los que quieren llegar hasta el último confín con el automóvil, ya que aquí termina la carretera. Vamos a adentrarnos en el tramo más bravío. Tomamos altura rápidamente y con rampas entre 125 y 150 milésimas, nuestro tren sube lenta y trabajosamente (máximo, 15 km/h.), lo que nos permite disfrutar con-



Otra vista panorámica de Nuria, con su estación deportiva invernal en plena actividad.

templando amplias e impresionantes panorámicas. Coma de Vaca al fondo, los Ninchos y Vista Alegre (muy altos ya), desde donde casi a vista de pájaro se ve todo el valle, las antiguas instalaciones de Las Fargas (fundiciones) junto al río, centrales eléctricas y el camino a Fustanyá y El Serrat. Kilómetro 8, nos metemos en el valle de Nuria. En la confluencia de ambos valles, las Rocas de Tot lo Mon (de todo el mundo), impresionante y abrupto farallón (700 metros en vertical), puerta de entrada al macizo de Nuria.

Observamos que la vegetación va extinguiéndose cada vez más, mientras circulamos a media ladera y medio suspendidos en el vacío. Cruzamos varios túneles, llegando en el kilómetro 9,5 al apeadero de Fontalba para cruce de trenes, con la particularidad de que las agujas están en los túneles, para evitar problemas en invierno. Le da nombre la cascada con aguas del Puigmal, que descienden impetuosas hacia el río Nuria con un impresionante salto (Salt del Sastre). Cruzamos el río, y por su margen izquierda, hasta el final, vamos entre paredes verticales. Primero la Cua del Cavall (Cola del Caballo), la Font Negra, en el kilómetro 10, adentrándonos en el último kilómetro en Les Georges, agreste paisaje muy cerrado. Un corto túnel, Creu d'en Riba (Cruz de Riba), y a nuestra vista, con toda su grandiosidad, el valle de Nuria. Han sido cincuenta y tres minutos de agradable excursión.

MATERIALES SUIZO Y ALEMÁN

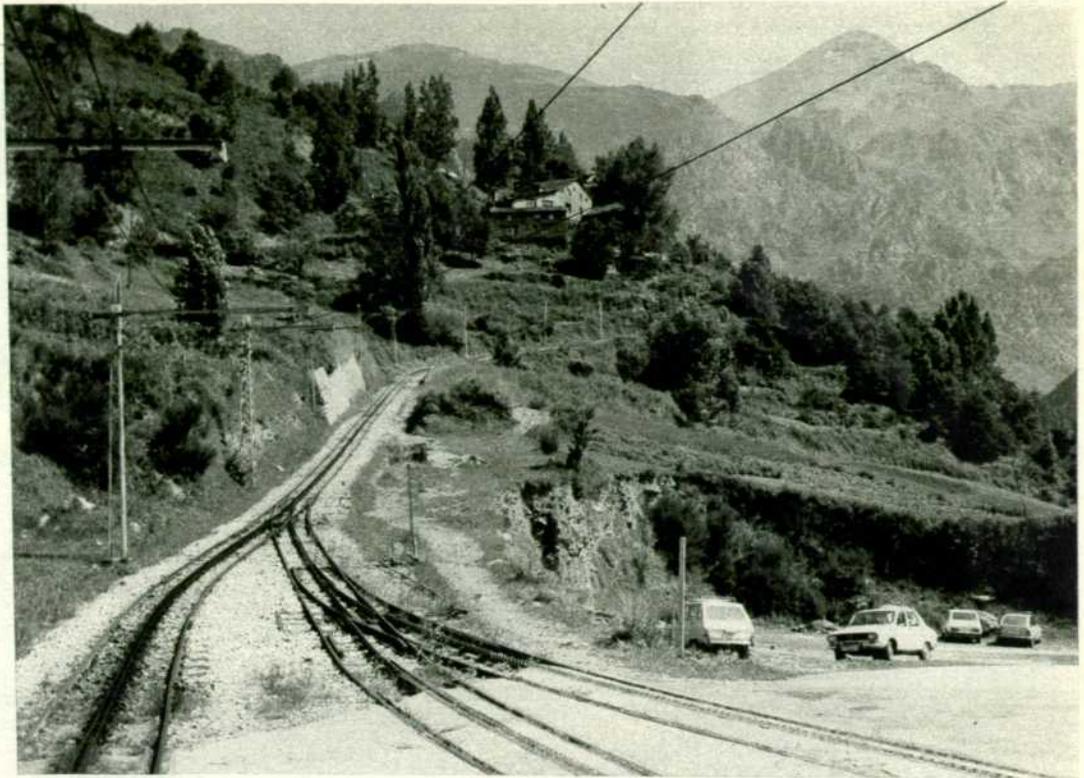
Para atender el tráfico, cuatro locomotoras tipo C (tes ejes), de 320 CV., con dos motores y transmisión biela, fabricadas por la Winterthur de Suiza en 1930. Además, una máquina quitanieve, 15 vagones metálicos con dos bogies construidos en Alemania y varios vagones para mercancías y servicios, algunos procedentes del extinto cremallera de Montserrat. Los de viajeros se distribuyen en dos de clase lujo, dos mixtos lujo-general, 10 de clase general y un coche-salón.

Pese a su edad, el material está magníficamente mantenido, factor muy importante para la seguridad de la circulación en línea de tan duro trazado, con rampas de hasta el 5,5 por 100 de adherencia y del 15 por 100 en cremallera.

Punto importante, los frenos. De servicio en cremallera y en adherencia a mano y por aire comprimido, de seguridad a mano o automático en función de la velocidad y el reostático por resistencia en el descenso.

La línea, de suspensión sencilla, recibe a 1.500 voltios la energía que le suministra la subcentral situada frente a la estación de Queralps.

En cuanto a instalaciones fijas, hay que destacar los edificios de Ribes-villa y Nuria, que armonizan bien con el paisaje y se pueden calificar como una muestra del noucentisme (del novecientos), que tanto proliferó en la parte nueva del ensanche barcelonés de los años 20 y 30. En Nuria, un puente de madera une el bajo de la estación con el primer piso de la hospedería, facilitando el pa-



La impresionante belleza del paisaje hace especialmente delicioso el recorrido por la línea férrea más alta de la Península.

so de los viajeros y resguardándoles de las ventiscas invernales.

OCHENTA Y SEIS TIPOS DIFERENTES DE BILLETES

Aficionados y coleccionistas muestran gran interés en poder tener la colección completa de la variopinta y extraordinaria variedad de billetes que expenden las cuatro estaciones. Todos rectangulares, de cartón e igual tamaño, diferenciándolos distintos colores y franjas. Idas y vueltas, sencillos, de niños, grupos alpinistas, familias numerosas, perros, clase lujo, clase general, etc.

Diariamente, como ya he mencionado anteriormente, sale de Ribes-empalme un tren a las 11.00 horas y de Nuria retorna a las 16.00 horas. Adicionalmente, tres ascendentes más los sábados (9.00 17.07 y 20.15 horas) y uno más los festivos (9.00 horas). En cuanto a descendentes, tres más los festivos (10.00, 13.30 y 18.00 horas), circulando asimismo los lunes y sábados el de las 10.00 horas, que es el único sin enlace fijo con los trenes de RENFE.

También el vapor hizo su aparición en este ferrocarril. La FMGP trasladó a Ribes las locomotoras 5 y 6 del cremallera de Montserrat para ayudar en la construcción. La número 5, con un tren de pruebas, fue la primera locomotora que entró en el valle de Nuria, el día 30 de diciembre de 1930 (1). Tanto pitó el entusiasmado maquinista, que hizo bajar la presión de la caldera.

LOS FERROCARRILES MINEROS DE QUERALPS

Para facilitar el transporte del mineral de hierro de varias explotaciones de la zona

(1) La primera eléctrica en pruebas llegó al valle el 15 de enero de 1931.

existieron dos cortos ferrocarriles de vía de 500 milímetros con locomotoras de vapor y de petróleo. El de 3,8 kilómetros, entre las minas de Juana Amelia y Zaragoza, y el de 2,7 kilómetros, entre las instalaciones de La Farga y Rialp, casi paralelo a la actual carretera Ribes a Queralps. Su único túnel en Rialp está situado encima y en el interior del primer túnel de cremallera.

* * *

Existe el proyecto de prolongar la carretera de Queralps hasta Nuria, pasando por la parte alta de Fontalba. Su elevado precio de construcción y coste de mantenimiento hizo que, de momento, quedara sólo en proyecto, ya que sería apta únicamente poco más de seis meses al año, teniendo en cuenta su retorcido trazado en cotas de hasta 2.200 metros. Aducen que el cremallera en días de fuerte demanda no puede subir a parte de los viajeros potenciales. Creo, y han sido muchos los que se han manifestado en este sentido, que el remedio sería dotarlo de más material o modernizarlo con material más rápido.

* * *

Sobre este ferrocarril ha escrito recientemente don Carlos Salmerón Bosch, de Barcelona, un documentadísimo libro con abundante información gráfica.

Dicho libro, el coleccionable de "El Correo Catalán", datos FMGP y archivos autor han sido la bibliografía consultada para ayudar a la preparación lo más adecuadamente posible de este relato conmemorativo. ■ E. GONZALO. Fotos: ZERKOVICH, SICILIA y GONZALO.