

Montcada i Reixac, el núcleo ferroviario catalán por excelencia

Texto: Carles Guasch

Fotos:

Círculo histórico Manuel Girona

Hablar de Montcada y Reixac es hablar del ferrocarril. Y no sólo porque numéricamente cuente con más estaciones que cualquier otro municipio, sino porque desde los primeros momentos asumió un papel clave en el marco del desarrollo de lo que llegaría a ser la gran red ferroviaria de Cataluña. Así, y no mucho después de la llegada del ferrocarril por primera vez al municipio, no tardaría en convertirse en lo que hoy sigue siendo todavía: un punto neurálgico del sistema ferroviario catalán.

LA INTRODUCCIÓN DEL FERROCARRIL EN LA PENÍNSULA

Tras las incertidumbres a las que los impulsores del primer ferrocarril peninsular, encabezados por Miguel Biada, habían tenido que hacer frente para implantar en nuestro suelo la primera línea entre Barcelona y Mataró (inaugurada en 1848), parecía acreditado que aquel novedoso medio de transporte, no sólo no era una descabellada idea destinada a llevar a la ruina a cuantos apostaran por ella, sino que, además de ser algo que podía ofrecer un legítimo rendimiento a los capitales invertidos, estaba llamado a constituir un poderoso elemento estratégico capaz de actuar como catalizador del proceso mercantil e industrial de la Cataluña de mediados del siglo XIX.

Por ello, y después del arrojío y el entusiasmo con que Miguel Biada había abierto el camino a nuestro devenir ferroviario, los más destacados miembros de los diferentes entornos político-financieros empezaron a considerar el establecimiento de otros tramos viarios que, en su progresiva articulación, pudieran ir creando la red de transporte que el país necesitaba para acometer los retos de futuro planteados. Entrados de lleno en ese proceso, una de esas líneas apuntaría rápidamente hacia Montcada. Se trataba de la que intentaba unir los yacimientos carboníferos de Ogassa y Surroca con la ciudad de Barcelona.

Desde años atrás existía la necesidad de poner a pie de los centros de consumo en Barcelona un carbón a precios mucho más reducidos que el procedente de Gran Bretaña. La ausencia de carbón autóctono hacía necesario



Estación de Francia, año 1854.

recurrir al de importación, con lo que el sobrecoste derivado del transporte encarecía el proceso productivo, limitando la competitividad de la industria catalana y, con ella, su proyección internacional. Todas las esperanzas de nuestra sociedad quedaron centradas en la cuenca minera de Sant Joan de les Abadesses, después de que los informes geológicos fueran de lo más favorable.

LA SEGUNDA LÍNEA FÉRREA CATALANA

Pero a pesar de tan interesantes proyectos, lo único que se había hecho hasta el momento era construir una línea de suave perfil que bordeaba el plácido litoral de nuestra costa central. Por tanto, el intento de vencer las dificultades orográficas de la cuenca del alto Ter se antojaba de una ambición extraordinaria. Sin embargo, ello no arredraba a los más audaces miembros de nuestra sociedad. Con Manuel Girona a la cabeza, los marqueses de la Quadra y de Alfarrás, José María Serra, Manuel de Lerena, Miguel Clavé, Mariano Flaquer, así como otras destacadas personas del entorno de Girona, decidieron materializar la iniciativa. El 10 de noviembre de 1850 era escriturada la sociedad del *Camino de Hierro del Norte*. La intención era ejecutar el trazado por tramos, a medida que la limitada capacidad financiera del mercado barcelonés fuera permitiendo la realización del capital. Con todo, la gran línea hacia Sant Joan de les Abadesses había iniciado su andadura.

Lo que no esperaban tan audaces promotores era el cúmulo de dificultades a las que deberían hacer frente. De entre los muchos obstáculos que se suscitaron, uno de los más significativos giró en torno a la ubicación de la estación cabeza de línea en Barcelona. Ubicada dentro del perímetro de la muralla de la ciudad, hubo que perforarla mediante dos orificios para que pudiera ser atravesada por cada una de las vías. A continuación, éstas salvaban el inmediato foso exterior que circundaba la muralla a través de un puente. Así alcanzaba la vía férrea los terrenos situados extramuros de la ciudad para proseguir hacia el Clot, Sant Andreu de Palomar y Montcada. De este modo, y a pesar de las dificultades surgidas, la voluntad puesta de manifiesto por el inteligente y activo equipo al frente de la iniciativa consiguió finalmente poner el tramo en explotación. El 23 de julio de 1854 Montcada quedaba enlazada para siempre con Barcelona y Granollers. También, con el resto de las poblaciones del tránsito. El ferrocarril (el segundo inaugurado en Cataluña) había llegado por primera vez a la población de Montcada.

Es muy de destacar la decidida política practicada por Manuel Girona, ya en esta ocasión, al recurrir, siempre que fue posible, a materiales autóctonos, así como a técnicos y personal del país. En este sentido, los planos de la línea fueron elaborados por el ingeniero Pedro de Andrés y Puigdollers, corriendo a cargo del arquitecto José Oriol Bernadet la dirección facultativa de las obras. La ejecución de los trabajos de explanación fue adjudicada al ingeniero Ildefonso Cerdá Sunyer. El interés de Girona por fomentar el desarrollo de nuestra industria mecánica, llevó también a que se experimentase extraordinariamente en todo lo relativo al material de explotación. Y ello a pesar de la escasa experiencia existente en nuestro suelo. Gran parte del material remolcado (coches y vagones) fue hecho en Barcelona por personal propio. Importadas las estructuras metálicas, los armazones de madera, interiores y elementos auxiliares fueron contruidos o montados en la capital.

DE MONTCADA A ZARAGOZA

El equipo humano que había regido la sociedad se hallaba persuadido de que a ésta no le quedaba más que continuar el camino trazado y alcanzar los yacimientos hulleiros pirenaicos. En ese convencimiento, Manuel Girona se sentía llamado a acometer nuevos retos. De hecho, ya por Real Orden de 28 de Septiembre de 1852, la casa *Girona hermanos, Clavé y Cía.*, había obtenido la concesión para construir una línea entre Montcada y Sabadell, que había de proseguir posteriormente hasta Tarrasa y Manresa. Por otra parte y desde los inicios de 1852, diversas personas encabezadas por José Manuel Planas intentaban promover, con el apoyo de la *Diputación de Barcelona*, la construcción de una línea hasta Zaragoza. En el planteamiento general ferroviario hecho por el Gobierno, aunque figuraban varias grandes líneas, una de las cuales debía unir Madrid con el Mediterráneo en Alicante, no se contemplaba ninguna que llegara a Cataluña. Ello había creado en la sociedad catalana una gran inquietud, pues la falta de comunicación impedía la conexión del Principado con el mercado interior español y, con ello, la imposibilidad, tanto de abastecerse con facilidad de la producción cerealística castellana, como de colocar todo tipo de productos manufacturados en el conjunto del interior peninsular.

Pese a los esfuerzos de la *Diputación de Barcelona* y de los hombres de Planas, el proyecto de línea a Zaragoza (que debía pasar Capellades, Igualada y Cervera) no fructificó y, a principios de 1853, la sociedad promotora estuvo a punto de desaparecer. Ante semejante escenario y el firme convencimiento de que Cataluña no podía quedar al margen de una conexión directa con los mercados interiores, Manuel Girona entró en escena. Fruto las conversaciones con José Manuel Planas, el 18 de Junio de aquel año se escribía el acuerdo entre las partes, según el cual la casa Girona quedaba vinculada a la *Compañía del Ferrocarril de Barcelona a Zaragoza*, asumiendo la construcción de la línea y aportando el tramo de que disponía entre Montcada y Manresa. El trazado férreo debería ir a buscar Cervera, para proseguir hacia Lérida y Zaragoza, pero partiendo de Montcada y pasando por Sabadell y Manresa.

Sobre la mesa tan vital proyecto para el futuro de Cataluña, y una vez abandonada la dirección del ferrocarril

de Granollers, Girona tendría que poner a prueba todas sus capacidades para convertir el proyecto en realidad. A pesar de las innumerables incertidumbres y dificultades que éste presentaba (orográficas, financieras, etc), las cuales llegaron a hacer tildarlo de «ilusorio» e, incluso, de «locura», las obras fueron avanzando y las vías extendiéndose. Tras toda suerte de actuaciones, fue logrando paulatinamente que se aumentara la subvención, que se concedieran por el Gobierno cupos de presidiarios y de soldados para trabajar en las obras, que se concretaran combinaciones financieras, etc. Uno de los principales escollos seguía siendo la dificultad orográfica del terreno entre Tarrasa y Manresa. Pero para que dejara de serlo Girona encargó el proyecto a Pedro de Andrés y Puigdollers, su ingeniero de confianza, el cual había trazado pocos años antes los planos de la línea de Granollers.

La construcción de ese difícil tramo representó, dado lo temprano de la época, un verdadero alarde de ingeniería en el que tuvo que recurrirse a los más atrevidos y novedosos sistemas de construcción para que el tendido pudiera atravesar los interminables valles y montañas que presentaba un terreno de lo más abrupto. Fue necesaria la construcción de caminos, e incluso de puentes y vías férreas auxiliares, para poder acceder a los puntos de trabajo. Pero la determinación de Girona, la capacidad técnica de su ingeniero y el incesante trabajo de miles de obreros y caballerías, lograrían abrir paso al progreso entre el incesante y ensordecedor estallido de la dinamita. Si el 11 de Febrero de 1855 llegaba el ferrocarril desde Montcada a Sabadell, el 14 de Marzo de 1856 lo hacía a Tarrasa y el 4 de Julio de 1859 alcanzaba Manresa. De allí en adelante, aunque en algunas zonas el terreno presentaría nuevas dificultades, éstas no serían de semejante importancia y el 30 de Mayo de 1860, Montcada quedaría unida definitivamente con Lérida por ferrocarril. Poco después, el 18 de Septiembre de 1861, la línea llegaba a su término: Zaragoza. El objetivo se había cumplido.



Manuel Girona.

MONCADA: ENCLAVE FERROVIARIO

Como consecuencia de todo ello, Montcada era ya, en tan incipiente época, lo que luego sería por excelencia. Además de haberse erigido en cabecera de la línea más importante de España (con más de 350 kilómetros de longitud), el empalme entre la línea de Granollers y la de Sabadell habían hecho de Montcada el primer enclave de nuestra red ferroviaria.

Pero aún quedaba mucho por llegar. Como era lógico, la gran línea que enlazaba la ciudad del Ebro pronto necesitaría disponer de su propio tramo entre Montcada y Barcelona para librarse de las servidumbres impuestas por la utilización del tramo común. Así, a partir del 21 de Marzo de 1862, la *Compañía del Ferrocarril de Zaragoza a Barcelona* (que había invertido el nombre de ambas ciudades en su denominación social) pasó a explotar su propia vía férrea hasta la capital del Principado, construyendo en ella una imponente estación. Montcada, además de continuar siendo el empalme entre ambas líneas, pasaba a quedar unida con Barcelona, no ya mediante una línea, sino mediante dos.

Entretanto, la línea de Granollers había sido prolongada, aunque no hacia Sant Joan de les Abadesses. Tras la salida del equipo encabezado por Manuel Girona, los nuevos directivos de la sociedad abandonaron el proyecto y decidieron dirigirse hacia zonas de más fácil orografía y mayor densidad de población. Así, la prolongación tuvo lugar hacia Gerona y la frontera francesa. En consecuencia, y a partir de 1862, los montcadenses quedaron unidos por ferrocarril con Zaragoza y con Gerona, además de con Barcelona, con la que podían relacionarse a través de cualquiera de las dos líneas. Aun así, la vinculación ferroviaria de Montcada no iba a quedar aquí. La traición del equipo dirigente de la sociedad del *Camino de Hierro del Norte* a la idea de conectar la cuenca carbonífera de Sant Joan de les Abadesses con la industriosa capital catalana, iba a dar lugar a nuevos proyectos.

LA DESEADA LÍNEA DE SANT JOAN DE LES ABADESSES

Como la necesidad de contar con combustible autóctono era tanto o más necesaria que cuando se renun-

ció a la idea, diversos promotores seguían intentando materializar el proyecto. Después de múltiples fracasos, los empresarios catalanes Félix Maciá Bonaplata y Eugenio Broccá Sagnier hicieron realidad la primera parte del sueño al lograr que el ferrocarril alcanzara Vic el 8 de julio de 1875. El trazado partía del enlace establecido en Granollers con la línea de Gerona, por aquel entonces en manos de la *Compañía de los Caminos de Hierro de Barcelona a Francia por Figueras*.

Una vez en la capital osonense, Maciá llegó a un acuerdo tripartito con la sociedad minera *El Veterano*, que explotaba las concesiones mineras de Ogassa y Surroca, y con la *Sociedad Catalana General de Crédito*. Él aportaba el ferrocarril en explotación entre Granollers y Vic, *El Vete-*

rano sus cotos mineros e instalaciones y la *Catalana* el capital para proseguir la construcción de la línea hasta Sant Joan de les Abadesses. Del acuerdo nacía la sociedad *Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas*.

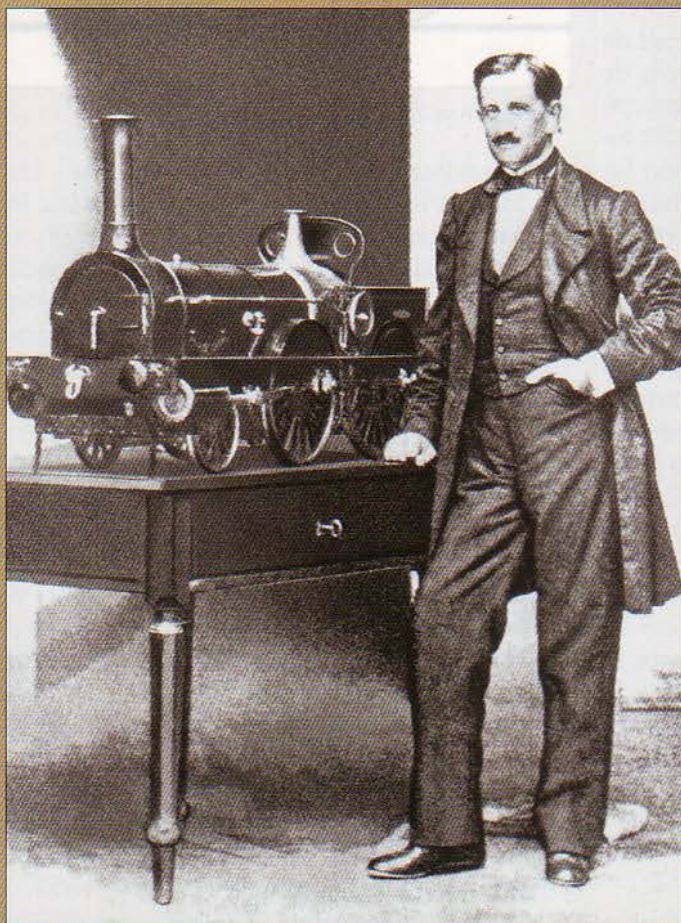
Tras la intensa labor constructiva llevada a cabo el ferrocarril llegaba a Torelló el 1 de Agosto de 1879 y a Sant Quirze de Besora el 20 de Octubre posterior. Ya en 1880, lo hacía a Ripoll el 20 de Junio y a Sant Joan de les Abadesses el siguiente 17 de Octubre. El largo camino hacia las cuencas carboníferas pirenaicas había finalmente concluido.

LA TERCERA LÍNEA FÉRREA DE MONCADA

Pero con la línea terminada iba a repetirse algo parecido a lo que había ocurrido con la de Zaragoza cuando ésta se vio en la necesidad

de construir un tramo propio entre Montcada y Barcelona. La sociedad explotadora del ferrocarril carbonífero se encontraba con que para conducir su producción hasta los centros barceloneses de consumo debía transitar necesariamente, entre Granollers y Barcelona, por una línea propiedad de otra compañía (la ya entonces denominada de los *Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia*) que, evidentemente, exigía el pago del correspondiente cánon.

Por tal motivo, y para librarse de tal servidumbre, la Sociedad Catalana General de Crédito solicitó una línea propia entre Llerona (desde donde partiría el tramo en la línea Granollers-Sant Joan de les Abadesses) y Sant Martí de Provensals (inmediato a Barcelona). El Gobierno accedió a la petición en 1882, autorizándose la construcción de tres estaciones en el recorrido: Parets, Mollet y Mont-



Girona con una reproducción.

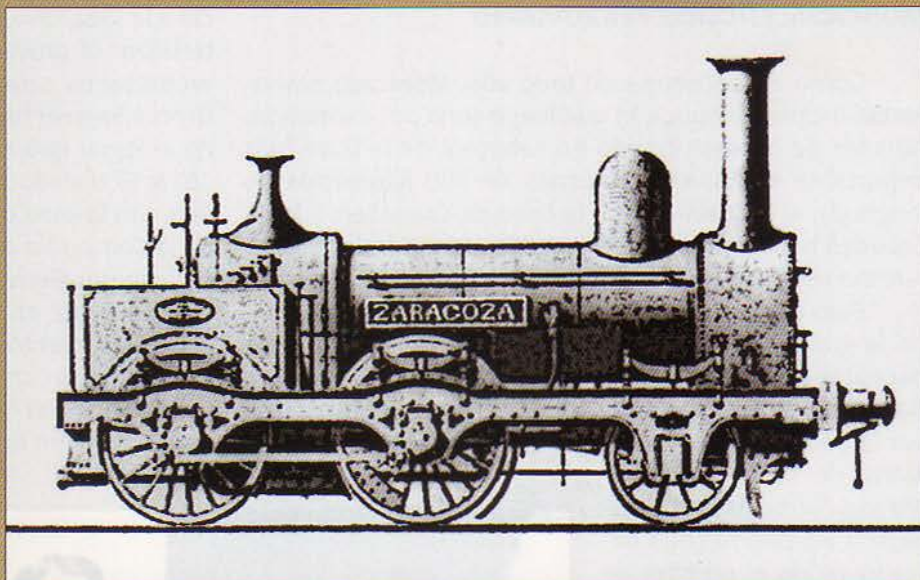
cada. Iniciadas las obras en 1884, dos años después, es decir, en 1886, entraba en funcionamiento el nuevo tramo ferroviario aunque quedaba por ejecutar la estación término en Barcelona. Ésta debía ubicarse en el triángulo formado por las calles de Marina y Diagonal, así como por la avenida de las Corts Catalanes, y debía contar con grandes edificios capaces de albergar las oficinas de la sociedad. Junto a la estación, estaba previsto establecer una gran explanada para el depósito del carbón procedente de los yacimientos hulleros pirenaicos.

A pesar de semejantes proyectos, la sociedad *Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas* entró de inmediato en una gravísima crisis financiera que motivó que, en 1887, tuviera que entregar la explotación ferroviaria y minera a la *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España*. Como quiera que ésta ya disponía en Barcelona de una gran estación (la de la línea de Zaragoza), pues se había hecho también cargo, en 1878, de la explotación del trazado procedente de la capital aragonesa, el complejo ferroviario proyectado junto a la actual plaza de las Glorias Catalanas, no llegó nunca a construirse. Lo que sí quedó para siempre fue el tramo de unión entre Barcelona y Llerona. Y con él, las tres estaciones del recorrido. Una de ellas, nuevamente, la del municipio de Montcada. Así, la población pasó a contar con la tercera de las líneas destinadas a atravesar su superficie municipal.

UNA HERENCIA MÚLTIPLE Y DIVERSIFICADA

La configuración ferroviaria de Montcada no sólo llama la atención por la elevada concentración de trazados que a su través discurren. Tampoco por el gran número de estaciones que, como lógica consecuencia de lo numeroso de esos trazados, jalonan el municipio. Junto a ello, ilustra profundamente sobre los criterios y la manera con arreglo a los que se desarrolló el proceso inicial de gestación y construcción de nuestra red ferroviaria general.

Lejos de la necesaria planificación y de unas estructuras financieras estables que posibilitaran un proceso constructivo sólido y racional, la crea-



Locomotora Zaragoza.

ción de nuestro entramado ferroviario fue fruto de la imprevisión más acusada. En muchos casos, consecuencia directa de la actuación personal de entusiastas decididos a dotar al país de infraestructuras que creían necesarias. En otros, de meras maniobras especulativas con objetivos de rentabilidad a corto plazo. Entre un caso y otro, consecuencia de actitudes prudentes de signo cambiante en atención a los vaivenes de situaciones políticas, económicas, sociales... Todo ello en el permanente escenario de un mercado de valores cuyo techo incapacitaba la realización de los capitales mínimamente imprescindibles para la materialización de muchas de las iniciativas planteadas.

No se hizo todo lo bien que debía hacerse. Aún así, se hizo. Las dificultades orográficas, las limitaciones financieras, las incapacidades técni-

cas, las insensibilidades administrativas... Todo fue vencido. A pesar de semejantes obstáculos, y aún entre enconadas rivalidades, graves incertidumbres y desesperantes contratiempos, gracias a la creencia en nuestro futuro colectivo por parte de algunos de los que nos precedieron, podemos contar hoy con una red ferroviaria, sino ejemplar, sí, cuando menos, digna. Y capaz, siempre que la ausencia de visión o la mala gestión no lo impida, de jugar el importante papel para el que nos fue legada por los que tan esforzadamente la construyeron, dejando en ello gran parte de su vida y de sus ilusiones. Y si no, ahí está la actual Montcada i Reixac, ejemplo paradigmático de como llegar a generar, desde el caos, una perfecta simbiosis entre territorio, sociedad e infraestructura ferroviaria. ○



Paso a Nivel de Montcada.