

Noticia del proyecto y construcción del ferrocarril Ribes-Queralbs-Núria, en el Pirineo de Girona*

Report about the project and the construction of the Ribes-Queralbs-Núria railway, in the Girona Pyrenees

CARLES GORINI SANTO

Fundació Institut Català de Recerca en Patrimoni Cultural (ICRPC-CERCA), Edifici Pia Almoïna, Plaça de la catedral, 8, 17004 Girona

cgorini@icrpc.cat

Recibido: 25.3.2022. Aceptado: 17.5.2022.

Cómo citar: Gorini Santo, Carles, “Noticia del proyecto y construcción del ferrocarril Ribes-Queralbs-Núria, en el Pirineo de Girona”, *TST. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones* 48 (2022): 84-117.



Este artículo está sujeto a una [licencia “Creative Commons Reconocimiento-No Comercial” \(CC-BY-NC\)](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).

DOI: <https://doi.org/10.24197/tst.Marzo2022.84-117>.

Resumen: La investigación en el fondo documental de la sociedad de Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes, S.A. (F.M.G.P.), que custodia Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (F.G.C.), ha revelado la dimensión del proyecto de aquella sociedad en el valle de Núria, que se gestó entre 1924 y 1931, y que era en parte desconocido. También, ha proporcionado evidencias de valor sobre las condiciones del trabajo durante la construcción de la línea y otras informaciones relativas a esa ejecución, como la característica de los contratistas y los proveedores. El trabajo que presentamos constituye, pues, una aportación al conocimiento de los procesos de planificación y ejecución de los ferrocarriles secundarios catalanes.

Abstract: The research in the documentary collection of the company Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes, S.A. (F.M.G.P.), which is guarded by Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (F.G.C.), has revealed the dimension of the project of that company in the Núria valley, which was conceived between 1924 and 1931, and which was partly unknown. Also, it has provided valuable evidence on the working conditions during the construction of the line and other information related to that execution, such as the characteristics of the contractors and suppliers. The work that we present constitutes, therefore, a contribution to knowledge of the planning and execution processes of the Catalan secondary railways.

* Este trabajo ha sido realizado en el marco del “Conveni interadministratiu de col·laboració entre Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya i l’Institut de Recerca en Patrimoni Cultural, per a l’impuls del reconeixement institucional del conjunt Vall de Núria”.

INTRODUCCIÓN

Si en su conjunto la red catalana de ferrocarriles de vía ancha evolucionó a partir de capitales propios del país, pero sin un plan que coordinara su crecimiento, como nos ha dado a conocer Pere Pascual (1998), la de vía estrecha se desarrolló con un aire parecido, aunque de manera tardía. Con el tiempo casi todas esas líneas se integrarían en el ámbito público, aunque en distintos niveles. Las de vía estrecha lo hicieron en el autonómico y, con ellas, sus archivos históricos, que después de unas vidas azarosas quedaron bajo la tutela de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC). Este trabajo de archivo presenta algunas novedades sobre el conocimiento de la sociedad Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes, S. A. (en adelante, FMGP), empresa que en 1984 se integró en FGC, que construyó y explotó ferrocarriles y funiculares en Montserrat y Núria, en relación con la construcción de la línea de Ribes-Queralbs-Núria, en el Pirineo de Girona¹.

1. EL ORIGEN DEL PROYECTO

El 26 de noviembre de 1924 Josep Rogent Pedrosa² presentó al Consejo de Administración de FMGP un proyecto para la construcción de un ferrocarril de cremallera entre Ribes de Freser y el Santuario de Núria, que había elaborado el ingeniero jefe de la sociedad, Julian Fuchs Liegme. Todo invita a pensar que este objetivo corría por la cabeza de Josep Rogent desde hacía algunos años. Cuando menos, él mismo indicaría que había trabajado en el proyecto, con Fuchs, desde julio de 1918. Una vez Rogent hubo comunicado los detalles de la propuesta los otros miembros del consejo admitieron no haber visitado nunca el Santuario. Si bien los consejeros de FMGP eran muy conscientes de la dimensión mariana de Núria, y daban por hecho el incremento en la afluencia de peregrinos que podía proporcionar la construcción del ferrocarril, no desconocían los nuevos usos sociales de la montaña y las posibilidades de negocio que les podían proporcionar. Por este motivo, un consejero de la Sociedad aseguró que “por las referencias que tenía estimaba

¹ La primera noticia sistemática del ferrocarril Ribes-Nuria la proporcionó Carles Salmerón i Bosch (1980).

² Josep Rogent Pedrosa (Barcelona, 1869-1933), abogado, político, empresario y coleccionista de arte. Hijo del arquitecto Elies Rogent Amat y hermano del también arquitecto Francesc Rogent Pedrosa.

que la construcción del cremallera podía ser un buen negocio siempre que su coste no fuese excesivo”³. Aquel año habían tenido lugar en Chamonix los primeros juegos olímpicos de invierno.

Los proyectos de desarrollo del Santuario de Núria habían sido conocidos en Barcelona particularmente desde que el 2 de junio de 1916 el obispo de Urgell, Joan Baptista Benlloch Vivó, había visitado el Centro Excursionista de Cataluña (en adelante, CEC) para explicar las intenciones que tenía. El CEC, la matriz de un excursionismo que no sólo promocionaba el conocimiento de la montaña, sino que construía una patria, constituía el escenario donde la recepción de la propuesta tenía que ser más efectiva y eficientemente propagada, el lugar natural para defender un nuevo proyecto en el Pirineo. La visita de Benlloch suponía la presentación pública de unos trabajos previos llevados a cabo en Núria durante el mes de mayo de 1916 por una autodenominada Junta de Obras del Santuario, que componían el mismo obispo Benlloch, el padre Joan Alsina, en calidad de historiador de Núria, el arquitecto Bernat Pejoan Sanmartí, autor de un proyecto de reforma y agrandamiento del santuario, el empresario de la construcción Frederic Cusidó Poll, impulsor de un proyecto de funicular, y el restaurador, y entonces concesionario del hospedaje de Núria, Bru Romeu.

Según Josep M. Puigvert el proyecto del obispo Benlloch, redactado por el arquitecto Bernat Pejoan, asociado éste con el ingeniero Joan Matabosch, se situaba en una voluntad decidida de *alpinizar* el valle de Núria a partir de modelos y referentes suizos. Proponía la sustitución de todos los edificios preexistentes del santuario por otros que ofrecieran un mayor atractivo estético y confort, lo cual incluía el derribo de la iglesia neogótica inaugurada en 1911, para sustituirla por otra neorrománica. Se añadiría la construcción de un grupo de chalés, así mismo como la de un *Via Crucis* monumental y el ajardinamiento del conjunto. Pero el primitivo proyecto urbanizador del obispo de Urgell, del cual Josep Rogent había tomado buena nota y se interesaba, y para el desarrollo del cual había sido solicitada del Estado la cesión de una parte de los comunales de la montaña de Estremera, que gestionaba el municipio de Queralbs, quedó paralizado cuando en 1918 el Cuerpo de Ingenieros de Montes del Estado, el informe favorable del cual resultaba preceptivo para cualquier intervención que se llevara a cabo en un monte público, y el de Núria lo era, se mostró en desacuerdo (Puigvert, 2008, pp. 104-105).

³ FGC, Fons FMGP, [9008/01], Libro de actas del Consejo de Administración.

Joan Baptista Benlloch abandonaría el obispado de Urgell en 1919 cuando el Papa Pío XI le nombró cardenal. Le sustituyó Justí Guitart Vilardebó que obtuvo, por Real Orden de 3 de mayo de 1922, la concesión efectiva de los deseados terrenos de Núria en unas condiciones sensiblemente diferentes a las que había ambicionado su predecesor. Las objeciones de los ingenieros de Montes habían determinado una reinterpretación de las pretensiones del obispado de Urgell en Núria. Durante la negociación con el Estado que precedió la publicación de la Real Orden, como resultado del frenazo al proceso de urbanización prevista del valle, Justí Guitart había prescindido del tándem Matabosch-Pejoan, que sustituyó por el arquitecto Josep Danés y Torras, en solitario, al cual el obispo encargaría el trabajo a inicios de 1922 (Puigvert, 2008, p. 109). Pero a pesar de las nuevas condiciones el aprovechamiento de Núria quedaba definitivamente abierto: Guitart podía iniciar una gran ampliación del Santuario – previsiblemente, con el dinero que había recibido el obispado proveniente del pago que la Junta de Museos de Barcelona había hecho por las pinturas románicas murales (en el cual encontraremos relacionado a Josep Rogent) – y el ferrocarril Transpirenaico había llegado a Ribes de Freser. Por lo tanto, Rogent ya podía sacar del cajón el proyecto del ferrocarril a cremallera que había guardado después de 1918, para presentarlo a los miembros del consejo de administración de FMGP, que es lo que hizo el 26 de noviembre de 1924.

2. DE LA SOLICITUD DE LA CONCESIÓN A LA AMPLIACIÓN DE CAPITAL 1928

El proyecto del cremallera de Núria y, por lo tanto, su presupuesto, estuvo sometido a diferentes contratiempos que retrasaron la ejecución y condicionaron la disponibilidad financiera. Así, si las primeras previsiones indicaban que el ferrocarril podía estar terminado alrededor de 1928, con un coste de construcción que rondaría los seis millones de pesetas, la necesidad – condición impuesta por el abad de Montserrat, Antoni M. Marcet Poal – de adquirir antes una concesión de funicular en Montserrat para evitar la proliferación descontrolada de accesos a la montaña, distrajo tiempo y capitales de la Sociedad. Con todo, la coyuntura económica especulativa del quinquenio 1925-1929 hizo posible que FMGP considerara la posibilidad de conseguir el dinero para emprender un vasto plan de inversiones, que consistía en la electrificación del cremallera de Montserrat, la construcción del funicular a la Santa Cova, que resultaba ser la primera sección de uno que tenía que cubrir el itinerario Monistrol-Montserrat, consecuencia de la

concesión adquirida en 1925 para satisfacer el deseo del abad, y el cremallera de Ribes de Freser a Núria, con el añadido de un funicular al Coll de Finestrelles.

Cuando la concesión de la línea de Núria se hizo efectiva, se inició el procedimiento para llevar a cabo el proyecto. La cuestión primordial la constituía el dinero. Para acometer las inversiones – entre todos los proyectos de la Sociedad la construcción de la línea de Núria se llevaba la parte más importante del dinero – se decidió llevar a cabo una ampliación del capital de la Sociedad, que pasaría de dos millones de pesetas a catorce millones. Previamente, en 1923 y 1925, las necesidades financieras se habían satisfecho con la emisión de obligaciones con la intención, siempre presente, de retener el control efectivo de la entidad. El 25 de mayo de 1928 se emitieron 28 mil acciones de quinientas pesetas cada una y la colocación constituyó un éxito. En este suceso tuvo un papel preponderante el Banco de Cataluña y, de hecho, puede considerarse que FMGP había pasado a constituir, desde 1925, uno más de los negocios del banco y un instrumento de su crecimiento. Los anuncios en la prensa generalista que se publicaron para dar a conocer las intenciones expansivas de la Sociedad, en cuanto a la construcción del cremallera de Núria, remarcaban no sólo la prevista existencia de un nuevo y ampliado Santuario en el valle, sino también la futura de un gran hotel de lujo y de chalés para excursionistas. No hay que perder de vista que la publicidad no pasó por alto que los lugares donde se desarrollaban los negocios de la Sociedad se habían convertido en unos símbolos identitarios – en aquellos años de dictadura, del símbolo se servían los dos nacionalismos, el catalán y el español – lo que contribuiría decisivamente al éxito de la colocación⁴.

Con el capital en el bolsillo, en el verano de 1928 el Consejo de administración de FMGP otorgó plenos poderes a su consejero delegado, Josep Rogent Pedrosa. Hasta la primavera de 1931 el Consejo se reuniría muy rara vez. Rogent, considerado por algunos “el máximo pontífice de los ferrocarriles de montaña”⁵ gestionó personalmente todos los proyectos de la Sociedad hasta que la crisis económica y social los desbordó. Entonces, en verano de 1931, aflorarían gravísimos problemas de tesorería por las grandes desviaciones presupuestarias en la ejecución de las obras que había emprendido la Sociedad y por las elevadas cargas financieras sobrevenidas (cuadro 1).

⁴ La relación de la montaña con la identidad catalana ha sido abundantemente tratada por la historiografía. En nuestro trabajo hemos tomado como referencia el excelente trabajo de Roma Casanova (2004).

⁵ FGC, Fons FMGP, [3012/03]

Concepto	Importe	Suma
Trabajos de replanteo	30.000	30.000
Expropiaciones	100.000	130.000
Infraestructura:		
12.500 m a 250.000 ptas. km	3.125.000	3.155.000
Superestructura:		
564 t Carriles a 62 16/9	111.249	
Aduanas y transportes	140.000	
17.400 traviesas metálicas a 9,02	156.948	
Aduanas y transportes	220.379	
Pequeño material 10%	62.863	
Suma	691.489	3.846.484
8 km de cremallera, portes incluidos y aduanas	302.648	
Pequeño material 6%	18.156	
Suma	320.804	4.167.288
12 cambios de vía a 6.250 ptas. unidad	75.000	
Aduanas y portes	26.400	
Suma	101.400	4.268.688
Balasto:		
15.000 m3, a 7,00 ptas. m3	105.000	
Colocación y balastado de la vía	45.000	
Suma	150.000	4.418.688
Edificios y dependencias:		
Edificio estación transformadora i aparatos de maniobra	100.000	
Estaciones	450.000	
Talleres y depósitos de locomotores	60.000	
Cocheras de Ribes y Núria	150.000	
Casillas de vía	5.000	
Oficina y servicios	20.000	
Instalaciones y material de taller	150.000	
Carro transbordador	70.000	
Suma	1.005.000	5.423.688
Línea telefónica (aparatos i instalación)	20.000	5.443.688
Mobiliario para estaciones y dependencias:		
Muebles, estantes, básculas, cajas de caudales, etc.	16.000	5.458.688
Material Eléctrico:		
Estación convertidora, transportes y aduanas	210.665	
Línea de trabajo, 13 km. a 30.000 ptas.	390.000	
Suma	600.665	6.059.353
Material móvil:		
4 locomotoras eléctricas del mismo tipo que las de la electrificación de la línea de Montserrat.	636.800	
	164.000	
	280.000	
4 coches mixtos I i III, a 41.000 ptas. unidad	20.000	

8 coches de III, a 36.000 ptas. unidad	14.000	
2 vagones cerrados, a 10.000 ptas. unidad	50.000	
2 vagonetas, a 7.000 ptas. unidad	17.000	
1 coche salón de I clase	1.181.800	7.241.153
Portes de los coches y vagones		
Suma		
Imprevistos, administración y dirección d'obras	258.847	7.500.000

Cuadro 1. Presupuesto de construcción del cremallera de Núria presentado per Josep Rogent al Consejo de Administración de FMGP (enero de 1928; valores en pesetas)

Fuente: FGC, Fons FMGP, [11003/08]

3. LES NEGOCIACIONES CON EL OBISPO DE URGELL, JUSTÍ GUITART VILARDEBÓ

Para poder construir la línea de Núria FMGP, además de solicitar la concesión administrativa del Estado, que obtuvo en firme el 17 de noviembre de 1926, consideró que tenía que llegar a un entendimiento con el obispo de Urgell, Justí Guitart Vilardebó. Las razones para la negociación residían en la necesidad, obvia, de proporcionar rentabilidad a la gran inversión económica que supondría la construcción del ferrocarril. Josep Rogent Pedrosa, mantuvo, entre 1927 y 1930, un intenso intercambio epistolar con el obispo Justí Guitart en el que se nos muestran las razones de uno y otro entorno al proyecto de Núria. Rogent defendía que para resarcirse de la inversión que haría la Sociedad en la construcción del ferrocarril no resultaban suficientes las condiciones previstas para el Santuario, tal y como había sido proyectado por el arquitecto Josep Danés i Torras. Por un lado, el consejero delegado consideraba que era indispensable agrandarlo para que proporcionara albergue hasta 2.000 personas, y no a 1.250, que era la capacidad inicial y equipararla, así, a la de las hospederías de Montserrat. Pero todavía iba más allá y argumentaba la necesidad de construir un gran hotel de lujo en Finestrelles. Dos eran los argumentos de Josep Rogent en la defensa del gran hotel: el primero, que las hospederías del Santuario nunca podrían proporcionar la calidad necesaria para atraer el turismo cosmopolita internacional que, entonces, durante aquella década de los Veinte, parecía que debía crecer y convertirse en un negocio muy lucrativo (Vallejo, 2018, p. 77). El segundo, que el emplazamiento en Finestrelles proporcionaría las vistas panorámicas que este nuevo turismo buscaba y que el Santuario no podía ofrecer porque se construía en el fondo del valle.

Debemos entender que entre los que entonces se dedicaban a los negocios turísticos, como era el caso de Josep Rogent, que había sido uno de los fundadores de la Sociedad de Atracción de Forasteros (Palou, 2011, pp. 162-174), existía la creencia firme de que uno de los factores determinantes en el éxito de una destinación consistía en la disponibilidad de una plataforma hotelera de calidad y en cantidad suficiente (Larrinaga, 2018, p. 700). Con la intención de dotar a España de hoteles de calidad había sido creada, en 1926, la Compañía Nacional de Industrias del Turismo y, posteriormente, en 1928, la propia Administración había fundado el Patronato Nacional de Turismo (Moreno, 2018, pp. 327-342). Precisamente, F.M.G.P. confiaba que el Patronato Nacional de Turismo se avendría a facilitar una garantía de interés para la financiación de la construcción del gran hotel.

El obispo Justí Guitart se mostró reticente, en un primer momento, a la apertura del valle a este torrente turístico, porque consideraba que el nuevo y agrandado Santuario debía constituir el único foco de atracción, porque a Núria, según afirmaba, sólo se tenía que ir para adorar a la Virgen. Éste era, le argumentaba a Rogent, el régimen de exclusividad con el que había negociado en 1922 con el ministro de Fomento la concesión de los terrenos de Núria. Sin embargo, FMGP fue inflexible: si el obispo no aceptaba el modelo turístico que se le proponía no se haría el ferrocarril. Ahora bien, conservadores y católicos como eran los gestores de la Sociedad, concedieron al prelado que las iniciativas turísticas que se llevaran a cabo respetarían los preceptos de la moral religiosa, por lo que, el 23 de mayo de 1928, ambas partes se avinieron a firmar un contrato para la explotación turística del Valle de Núria⁶.

Así, y después de casi trece años invertidos en el proyecto y construcción de la línea, el 22 de marzo de 1931 el tren cremallera realizó el viaje inaugural. Pero FMGP no recogió el hecho en el libro de actas del Consejo de Administración. La Sociedad se encontraba entonces inmersa en un gravísimo callejón sin salida que amenazaba con hacerla suspender pagos. La construcción de la línea de Núria había tenido un sobre coste considerable

⁶ FGC, Fons FMGP, [4009/02]. Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona, Notari Joaquim Dalmau Fiter, Núms. 229 y 230 de 23 de mayo de 1928. A pesar de la gran ambición del proyecto contemplado en el contrato, la sobre ampliación de las hospederías, la construcción de un gran hotel de lujo, que proyectó el arquitecto Raimon Duran i Reynals y que se presupuestó en casi tres millones de pesetas, no se llevaron a cabo, como tampoco el funicular al Coll de Finestrelles, porque FMGP sucumbió a las cargas financieras derivadas de sus inversiones, cuando la crisis económica desvaneció las posibilidades de negocio.

– el gasto casi doblaría el presupuesto de 1928 –, al tiempo que las recaudaciones menguaban en todas las líneas que la Sociedad tenía en explotación, por lo que no era capaz de satisfacer las enormes cargas financieras que le suponían las emisiones de obligaciones y acciones que había realizado para acometer los sucesivos proyectos ejecutados desde 1923. A este presente sombrío se añadió la quiebra del Banco de Cataluña, la entidad financiera que había sostenido el crecimiento de la Sociedad. Es necesario remarcar que FMGP y el banco compartían el presidente, Ramon Albó Martí, y que algunos de los consejeros de la Sociedad también lo eran de ese banco u otros, como el Urquijo Catalán, Soler Torra o Colonial, y todos ellos se resentían de las consecuencias en Cataluña de la gran crisis que se había esparcido por los mercados mundiales, después del crac de 1929 en Nueva York (Aranda, 2017, p. 185).

4. EL REPLANTEO DEL PROYECTO: LA APORTACIÓN DE MONTSERRAT FENECH MUÑOZ

En el plano técnico, con el replanteo definitivo del proyecto se reafirmaba la voluntad de inscribir el ferrocarril de Núria en las corrientes contemporáneas de la construcción ferroviaria. Por un lado, se decidía la electrificación de la línea y, por otro, el uso generalizado del hormigón armado. El uso del hormigón armado en la línea de Núria no ambicionaba sólo seguir una tendencia que se había consolidado en aquellos años en Cataluña (Graus et al., 2016, pp. 1-13). Los responsables técnicos de la construcción bajo la dirección de Montserrat Fenech Muñoz, todos ellos ingenieros militares, habían adquirido experiencia en su uso en la construcción de fortificaciones, puentes y caminos, especialmente en la campaña del Rif. Merece la pena considerar que la técnica del hormigón armado había sido ampliamente difundida entre los ingenieros militares a través de la publicación *Memorial de Ingenieros del Ejército*, y asumida su aplicación por economía y fiabilidad. Además, las vigas de hormigón armado, en su función de tableros de los puentes, la aplicación primordial en este ferrocarril, servían a Montserrat Fenech y a su equipo de ingenieros para resolver un problema vinculado al perfil de la línea de Núria: que ascendía por la montaña a una cota similar a la que lo hacían los cursos de agua que debía franquear. Una característica que habría provocado, de construirse los pasos sobre los ríos con la técnica tradicional de la bóveda, que hubieran tenido que hacerse con tipos muy rebajados, con el consiguiente aumento de cargas sobre los estribos y el encarecimiento de su construcción. Por tanto, como resultado de la experiencia profesional

del equipo técnico, del perfil característico de la línea y de una corriente que se imponía en las grandes obras públicas, en Cataluña, una buena parte de las obras de fábrica de la línea se construirán con la participación de este material, con algunas pocas pero significativas excepciones, que requerían de una expresividad que los proyectistas no quisieron o no pudieron trasladar al hormigón armado, como eran el viaducto sobre el barranco del Tossa, realizado con hormigón en masa, o el puente sobre el Freser y la carretera de Puigcerdà, donde se combinaban el hormigón en masa con una sección de metal que proporcionaban a ambos una apariencia tradicional.

La economía en la construcción y la fiabilidad del hormigón armado encontraban la contraparte en una mayor exigencia de rigor en los cálculos que debía realizar el ingeniero y en los procedimientos de ejecución que debía aplicar el contratista de las obras. Podemos observarlo con claridad también en nuestro caso de estudio. En los contratos de ejecución de obra que FMGP firmó, primero con Construcciones y Fomento Agrícola (en adelante Construcciones y FA) y, posteriormente, con la constructora Pallás y Gamandé, los procedimientos relacionados con el uso del hormigón armado contienen unas prescripciones muy esmeradas con relación al control de la ejecución de la obra que debían llevar a cabo los ingenieros que dirigían las obras, y a las precauciones que debían tomar los concesionarios constructores. Las memorias constructivas de cada una de las obras en las que se utilizaba el hormigón armado reflejan la característica mencionada, al presentar todos los elementos de cálculo necesarios para la comprensión teórica de la obra que se proponía, y para su aplicación práctica. Unos cálculos y su aplicación que los ingenieros de FMGP hacían con el apoyo de la bibliografía técnica más actualizada de la que podían disponer, como ejemplifica el hecho de que entre ellos se intercambiaban los cuatro volúmenes de *Puentes de fábrica y hormigón armado. Generalidades, muros y pequeñas obras*, de Eugenio Ribera, que había sido publicado ese mismo año de 1929⁷.

El replanteo llevó asociado cambios decisivos respecto al proyecto original de Julian Fuchs, de 1918-1924. El más importante de todos, la integración del trazado en el paisaje. La solución no era fácil. Por un lado, de los ferrocarriles de montaña se esperaba que proporcionaran a los viajeros de la ciudad las notables impresiones de las excepcionales panorámicas del paisaje, por ser el motor principal del viaje. Pero esto había que hacerlo sin que la línea del ferrocarril estropeará el paisaje, sin que se hiciera excesivamente presente. Y el reto se logró, consideramos, gracias a la habilidad proyectual

⁷ FGC, Fons FMGP, [4010/06]

de Montserrat Fenech Muñoz, el ingeniero jefe de la Sociedad. Fenech era hijo del ingeniero de Montes Josep M. Fenech Bové y hermano, también, del ingeniero de Montes Josep M. Fenech Muñoz. Posiblemente, la característica profesional del padre y del hermano influyeron en las decisiones de Montserrat, cuando tuvo que proyectar el ferrocarril. No nos ha parecido gratuito que Josep M. Fenech Muñoz firmara, como jefe accidental del Cuerpo Nacional de Montes, la declaración de utilidad pública de los terrenos de la montaña de Estremera otorgados en concesión al obispo de Urgell, en 1922. Nos resulta obvio, pues, que todos ellos debían estar impregnados del espíritu proto-conservacionista que dominaba el cuerpo de ingenieros de Montes del Estado (Gómez Mendoza, 1992; Casado de Otaola, 2016, p. 3) e, incluso, de los ideales con los que el ingeniero de Montes Rafael Puig i Valls había pedido, en 1902, durante la Fiesta del Árbol de Barcelona, la creación en España de unos parques nacionales, cuyo primer ejemplo debía formularse en la montaña de Montserrat (Roma, 2004, p. 60). Sería por todo ello que en la Real Orden de 3 de mayo de 1922 se previera la solicitud de Sitio Nacional para el Santuario de Núria y que este tipo de mención persiguiera el equilibrio entre la preservación del paisaje y su explotación turística (Fernández y Prados, 2000, p. 158). Sin embargo, debemos observar que la preocupación por el paisaje de FMGP, los ejecutores del proyecto, estaba condicionada por su condición urbana. O dicho a la manera de Ramon Albó en la clausura del discurso que hizo cuando la bendición de las obras de construcción de la línea, lo que desde la ciudad observaban en el paisaje de montaña se debía

a la obra de Dios, en los espectáculos siempre nuevos de la Naturaleza, a menudo olvidados por los que vivimos engolfados en la ciudad, a la excursión agradable y al ejercicio higiénico, a nuestra historia y a nuestras tradiciones⁸.

5. LA BENDICIÓN DE LAS OBRAS

La bendición de las obras de construcción del ferrocarril Ribes-Querlles-Núria tuvo lugar el día 24 de mayo de 1928 en la villa de Ribes de Freser, en medio de una gran alegría y sin la presencia del Capitán General de Cataluña, Emilio Barrera Luyando, que envió su segundo, Ignacio M. Despujol Sabater, no sabemos si porque estaba atareado o como consecuencia de la presencia del obispo Justí Guitart Vilardebó con el que había

⁸ *La Vanguardia Española*, 25 de mayo de 1928, p. 6.

tenido un fuerte encontronazo en 1926 por el uso escrito de la lengua catalana. Tampoco asistió el gobernador civil de Girona, quien fue sustituido por un subalterno. Sí estuvieron presentes el resto de los invitados, los alcaldes y los sacerdotes de Ribes y de Queralbs, y los otros miembros de las corporaciones municipales, el administrador de Núria, Antoni Bataller, y los delegados de la compañía de los ferrocarriles de Norte y los de los Transpirenaicos. Por parte de FMGP, asistió Ramon Albó Martí, el presidente, Josep Rogent Pedrosa, el consejero delegado, así como otros miembros del consejo de administración: Josep Balcells Vallbona, Pere Torra Closa, Damià Mateu Bisa, Andreu Garriga Bachs y Eduard Recasens Mercadé. La prensa informaba de que no faltaron, tampoco, los principales representantes de los bancos que aseguraban la financiación de las obras de construcción, aunque no sabríamos distinguirlos de la lista de consejeros de la Sociedad. Obviamente no faltaban personas relacionadas con la Sociedad o con sus objetivos, como Francesc Maspons Anglasesell, entonces presidente del CEC (y cuñado de Rogent), Manuel Talens Anglasesell, administrador de la Sociedad y el equipo técnico director de las obras, encabezado por los ingenieros militares Montserrat Fenech Muñoz y Àngel Alfonso Luna. Ribes había sido engalanada para la ocasión, como había aprendido a hacerlo en los primeros años en que empezaron a acudir en masa —el número siempre será relativo— los primeros esquiadores. Como colofón, unas vías fueron dibujadas con yeso en el paseo de Guimerà y en el primer obstáculo que encontró el dibujo se detonaron unos cuantos cartuchos de dinamita. Las obras podían darse por comenzadas.

6. LA CONTRATACIÓN DE LAS OBRAS. UN PRIMER TROPIEZO

El 8 de junio de 1928 el consejero delegado de FMGP, Josep Rogent, tuvo que escribir al obispo Justí Guitart para aclararle los términos en los que se había fallado el concurso para la concesión de las obras de construcción del ferrocarril cremallera. Le debía la explicación por el hecho de que el obispo había propuesto que las obras las hiciera la empresa constructora Soler y Pla y que la Sociedad había fallado, “atenent a les formes y condicions que cada contractista va oferir”, a favor de Construcciones y FA. Para amortiguar un posible enfado del prelado, Rogent le añadía que a sus recomendados ya les encargarían obras en otra ocasión⁹.

⁹ FGC, Fons FMGP, [4009/02].

El acuerdo de concesión de las obras con la empresa Construcciones y FA lo había tomado el consejo de administración en pleno, en sesión del 4 de junio. Como era habitual en las compras que realizaba habían sido contempladas diferentes ofertas. Además de la sugerida por el obispo, también se había presentado la de la Nueva Sociedad General de Construcciones, S. A. cuya oferta, a juicio del ingeniero director Montserrat Fenech, proporcionaba una mayor garantía técnica, aunque el importe económico era ligeramente superior. Por último, la decisión en favor de Construcciones y FA se tomó no sólo porque ofrecía el menor coste, sino porque “estos estaban dispuestos a poner al frente de las obras un técnico que mereciese la confianza de la Sociedad”. El veredicto puso de manifiesto que o bien siempre habían tenido en mente la elección de la propuesta más económica, o que la interferencia del obispo Guitart les obligó a definir la decisión en unos términos que resultaran incontestables¹⁰.

El contrato entre FMGP y Construcciones y FA, representada por Amadeu Grau de Aymar y Emili Nogués Miquel, se firmó el 8 de junio de 1928 y establecía el inicio de las obras el 1 de julio¹¹. Descubrimos que la relación entre ambas empresas se deterioró enseguida como consecuencia de las dificultades de la concesionaria para ejecutar las obras en las condiciones y plazos que se había establecido. No hemos podido conocer el detalle preciso de la secuencia de los acontecimientos, pero todo apunta a que Construcciones y FA arrastraba graves problemas de liquidez, fuera por una administración negligente o porque, como les ocurría a muchas constructoras del período, acumulaba cuantiosos impagos de la administración pública.

La situación de Construcciones y FA, próxima al bloqueo, se vivió con especial preocupación en Ribes de Freser, porque temían que el par de cientos de trabajadores contratados, sin el cobro de la paga semanal, formaran un motín¹². Sabemos que los sueldos no se pagaron puntualmente, que el alcalde de Ribes se dirigió al Gobernador Civil de Girona, para solicitar su intercesión, y que los trabajadores confiaron en la mediación administrativa¹³. FMGP se hizo cargo del pago de los salarios atrasados y, este hecho, proporcionó el argumento necesario para que

¹⁰ FGC, Fons FMGP, [9008/01].

¹¹ FGC, Fons FMGP, [3012/02].

¹² FGC, Fons FMGP, [4010/06].

¹³ FGC, Fons FMGP, [3012/02].

rescindiera el contrato a Construcciones y FA, dada la condición, expresada claramente en el contrato, que el impago del salario a los trabajadores constituía un motivo de rescisión. La rescisión del contrato se hizo efectiva el 8 de noviembre de 1928 ante el notario de Ripoll, Eligio Martínez García, aunque quedaron algunos flecos, como la deuda que el contratista cesante había adquirido con diferentes empresas y profesionales de Ribes de Freser y de Ripoll, y con el Banco Urquijo Catalán, en nombre de la Sociedad, que se resolvió con una indemnización al banco que negoció el consejero de la Sociedad y vicepresidente del banco, Damià Mateu Bisa, en abril de 1929.

7. LA CONTRATACIÓN DE PALLÁS Y GAMANDÉ

Durante los últimos meses de 1928 y primeros de 1929 las obras de construcción de la línea quedaron paralizadas. Era urgente restablecer el trabajo y el 16 de enero de 1929 la Sociedad firmó un contrato para la ejecución de las obras con la empresa Pallás y Gamandé. En este caso no hubo otros concurrentes, la adjudicación la hizo Josep Rogent de forma directa y el Consejo de Administración no sería informado hasta la sesión de 7 de marzo de 1929.¹⁴ La documentación no permite conocer cómo se estableció la relación entre FMGP y esta casa constructora. Hay motivos para creer que la contratación fue sugerida desde el Banco de Cataluña. La nueva concesionaria de las obras había sido constituida el 14 de septiembre de 1922 por Josep Pallàs Sala y Joan Gamandé Net, y ampliada el 21 de octubre de 1925 con la incorporación de Josep Donadeu Carol, con el nombre de Pallás, Gamandé y Donadeu, con un capital social de 750.000 ptas. Hasta el momento de firmar el contrato con FMGP hemos podido documentar su intervención en algunas obras públicas para el Ayuntamiento de Barcelona, y en la construcción de las escuelas de Malgrat de Mar (1923-27, Juli M. Fossas, arquitecto) y en la del Sanatorio Antituberculoso Sant Joan de Déu, en Calafell (1927, Germán Rodríguez Arias, arquitecto), aunque es seguro que los contratos debían haber sido más amplios, dado el volumen del capital social inicial. En los días en que se firmaba la contratación de las obras Josep Donadeu Carol abandonaba la razón social de la casa constructora, que se recompondría con los socios primitivos, Josep

¹⁴ FGC, Fons FMGP, [9008/01].

Pallàs Sala y Joan Gamandé Net, para dar lugar a la sociedad Pallás y Gamandé, con un capital social de 1.000.000 ptas. Las oficinas las tenían en el número 9 de la calle de Balmes, en Barcelona¹⁵.

Antes de describir las condiciones del trabajo en la línea es necesario que delimitemos los ámbitos de trabajo de Pallás y Gamandé, los de otras empresas contratadas para trabajos especializados y los que eran responsabilidad del equipo técnico de FMGP. El contrato entre FMGP y Pallás y Gamandé, que estipulaba que los trabajos deberían llevarse a cabo con gran actividad y que deberían estar terminados antes del 31 de julio de 1930, explicita los ámbitos de actuación de ambas partes. Pallás y Gamandé debía ejecutar las obras de infraestructura de la línea, que comprendían los viaductos, puentes, pasos a distinto nivel, pasos a nivel, túneles, terraplenes o desmontes. La superestructura, es decir, la colocación de la vía y los aparatos e instalaciones necesarias para que el tren pudiera circular, incluida la construcción de las estaciones, quedaba fuera del marco del contrato. En todos los casos la dirección de los trabajos corría a cargo de los ingenieros de FMGP.

El contrato establecía otras cláusulas, entre ellas algunas de carácter económico. Pallás y Gamandé percibiría como beneficio industrial un 7% sobre el importe de las certificaciones por jornales devengados y por los materiales invertidos en las obras realizadas. En un contrato adicional, de 13 de junio de 1929 – que sólo conocemos por referencias indirectas – el precio de las obras de la tercera sección se incrementó en un 30% y, además, se añadió que sobre el importe de las herramientas que Pallás y Gamandé adquiriera, FMGP les haría una bonificación equivalente a la depreciación que sufriera ese material¹⁶. Eso provocaría que, a medida que avanzaban las obras, aumentara la inversión en maquinaria y utillaje que realizaría el contratista, y en la conclusión de las obras el contratista afirmó haber invertido 538.604,50 ptas. en herramientas, por lo que la Sociedad tuvo que abonar, en concepto de depreciación, la cantidad de 263.604,50 ptas. Sin embargo, para hacer frente a esa adquisición de maquinaria y utillaje FMGP había tenido que adelantar al contratista 463.000 ptas. Como condición final, Pallás y Gamandé se obligaba a la entrega del 15% del importe de cada una de las certificaciones de obra, hasta que el volumen alcanzara las 300.000 ptas., para que la Sociedad lo retuviera en concepto de garantía¹⁷.

¹⁵ *La Veu de Catalunya*, 2 de febrero de 1929, p. 6. *La Vanguardia Española*, 12 de enero de 1929, p. 2.

¹⁶ FGC, Fons FMGP, [9007/01].

¹⁷ FGC, Fons FMGP, [7008/13].

Como también indicaba el contrato, las obras las debían dirigir los ingenieros de FMGP. Para los trabajos de replanteo de la línea la Sociedad había contratado, progresivamente, a los ingenieros militares Àngel Alfonso de Luna, Enrique García Martí, Rafael López Tienda y Àlvaro Fuster Fabra, éste último como ingeniero auxiliar de los ferrocarriles y funiculares de Montserrat. Durante el período de la construcción, Àngel Alfonso de Luna dirigió los trabajos a pie de obra, ayudado por Enrique García Martí. También se había contratado un topógrafo, de apellido Rodrigo. Los otros ingenieros confeccionaban los planos y diligenciaban distintos aspectos técnicos y de intendencia desde la oficina de Barcelona. Montserrat Fenech Muñoz, nombrado ingeniero jefe, lo supervisaba todo.

8. EL TRABAJO Y LOS TRABAJADORES DURANTE LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA

Necesariamente, conseguir mano de obra que llevar al Pirineo, durante los primeros meses el verano de 1928, debía resultar un problema. Las transformaciones en Barcelona, con motivo de la celebración de la Exposición Universal, comprendían, además de la reordenación de los espacios de la montaña de Montjuic, la urbanización definitiva de las plazas de Catalunya, Tetuan y Letamendi, y se concluía la calle de Balmes, con el soterramiento del ferrocarril de Sarrià, y se prolongaba la Diagonal (Oyón y Casals, 1998, pp. 87-88). Pero también en el Pirineo había actividad. Después de unos años de parón, se había reanudado la construcción de grandes obras hidráulicas y se completarían las de Gavet (1931), Sant Llorenç de Montgai (1930) y se iniciaba la construcción de la de Terradets (1931-1935). Una gran cantidad de obras en marcha o en preparación debía condicionar la disponibilidad de la fuerza de trabajo, que había sido satisfecha con las primeras grandes oleadas de inmigrantes¹⁸.

¹⁸ Existe una extensa bibliografía sobre la construcción de centrales hidroeléctricas en el Pirineo, pero siempre desde la vertiente técnica o económica. No se han localizado estudios sobre las condiciones del trabajo durante la construcción de esas grandes obras, más allá de algunos artículos de divulgación contruidos a partir de la memoria oral o de informaciones contenidas en las hemerotecas.

Enero	11	Jornales quincena 21	29.926,55 ptas.
Enero	25	Jornales quincena 22	54.630,00 ptas.
Febrero	8	Jornales quincena 23	53.682,45 ptas.
Marzo	8	Jornales quincena 25	37.920,15 ptas.
Marzo	8	Jornales quincena 24 (resto)	6.543,80 ptas.
Marzo	22	Jornales quincena 26	46.972,60 ptas.
Marzo	27	Retiro obrero, septiembre a diciembre	6.846,20 ptas.
Abril	5	Jornales quincena 27	68.961,00 ptas.
Abril	20	Jornales quincena 28	64.835,50 ptas.
Mayo	1	Jornales quincena 29	75.460,00 ptas.
Mayo	17	Jornales quincena 30	90.139,05 ptas.
Mayo	31	Jornales quincena 31	80.940,65 ptas.
Junio	14	Jornales quincena 32	65.266,75 ptas.
Junio	30	Jornales quincena 33	84.779,05 ptas.
Julio	16	Jornales (parte quincena 35 bis)	1.807,75 ptas.
Julio	19	Jornales quincena 34	38.437,20 ptas.
Agosto	2	Jornales quincena 35	77.125,25 ptas.
Agosto	16	Jornales quincena 36	93.077,95 ptas.
Agosto	30	Jornales quincena 37	110.225,80 ptas.
Setiembre	13	Jornales quincena 38	108.348,85 ptas.
Setiembre	27	Jornales quincena 39	101.184,95 ptas.
Octubre	11	Jornales quincena 40	108.282,45 ptas.
Octubre	25	Jornales quincena 41	67.393,30 ptas.
Octubre	25	Jornales quincena 42 A	1.535,50 ptas.
Noviembre	5	Jornales quincena 42	29.937,85 ptas.
Noviembre	22	Jornales quincena 43	42.332,35 ptas.
Diciembre	6	Jornales quincena 44	31.775,20 ptas.
Diciembre	12	Retiro obrero de enero a junio	6.313,00 ptas.
Diciembre	24	Jornales quincena 45	28.986,60 ptas.
Total			1.613.667,75 ptas.

Cuadro 2. Distribución del gasto en jornales, año 1930

Fuente: FGC, Fons FMGP, [1012/06] y elaboración propia

Pero en 1930 el panorama era diferente. El descenso en el número de grandes obras públicas en marcha en Barcelona – y una crisis económica de alcance internacional que enseñaba las orejas – facilitó las opciones de contratación de trabajadores para las obras del Ribes-Queralbs-Núria, que alcanzó el número necesario para que tomaran el impulso definitivo. Para el conocimiento de las condiciones del trabajo durante la construcción de la línea, el fondo documental de FMGP nos proporciona dos documentos parciales, porque sólo abarcan el año 1930, aunque de gran interés: las liquidaciones de caja (1.600 asientos contables) y los certificados médicos por accidente laboral (240 certificados de baja y de alta – cuadro 3)¹⁹. Hemos podido añadir la información que proviene del testimonio de Montserrat Fenech Muñoz, que sólo era conocido en parte, y otro testimonio de las condiciones de trabajo en las obras de construcción del ferrocarril, que se reflejaron en un artículo periodístico que se publicó en 1934.

9. UNAS CONDICIONES CASI CUARTELERAS

No disponemos de datos suficientes para medir el tiempo de estancia de los obreros en el puesto de trabajo, aunque parece que se les contrataba a precario. A partir de los certificados médicos, reconocemos a media docena de trabajadores que reinciden en la siniestralidad durante 1930, pero en todos los demás casos sólo se lesionan una vez, lo que nos hace sospechar de una elevada rotación del personal, como una estrategia del contratista y de FMGP para evitar la consolidación del colectivo y la aparición de reivindicaciones laborales, especialmente, después de la huelga de finales de junio de 1930²⁰. Es necesario poner en el contexto de la relación de la empresa con los obreros la experiencia previa de los ingenieros de FMGP en la aplicación de la disciplina durante su estancia en el ejército español – Fenech y Luna habían participado en la Guerra del Rif – y la presión que debían ejercer estos técnicos sobre el contratista Pallás y Gamandé para el cumplimiento de los plazos de ejecución de las obras. No era en vano que el ingeniero Montserrat Fenech escribiese a Àngel Alfonso Luna “no te duermas pues y apriétalos que tú ya

¹⁹ La Ley de Accidentes de Trabajo de 10 de enero de 1922 estipulaba, en su artículo 4, punto 1º, que el patrón había de abonar a la víctima de un accidente laboral una indemnización igual a las tres cuartas partes de su jornal diario, des del día en que había tenido lugar el accidente hasta el día en que pudiera reincorporarse al trabajo. *Ley reformada relativa a accidentes de trabajo, Gaceta de Madrid, Núm. 22*. Publicada el 20 de enero de 1922.

²⁰ “Estan llogats per hores, per tal de poder-los acomiadar quan convé sense altres explicacions que pagar-los la feina feta” (en catalán en el original) (*Flama*, edición de 1 de junio de 1934).

sabes cómo debes hacerlo”. También podemos apreciar la condición cuartera de quienes dirigían los trabajos en la expresión marcial del propio Fenech: “La apertura de los últimos túneles se hacía a paso de carga”. En todo caso, después de que hemos constatado que la obra se llevó a cabo con éxito porque un elevado número de trabajadores pagó el precio de los accidentes de trabajo, no podemos obviar la forma en que el ingeniero jefe de la explotación valoró el resultado del esfuerzo de los obreros:

Pero por fin, la voluntad triunfó una vez más, y hasta la naturaleza, sorprendida tal vez por la enorme labor desarrollada en tan ásperos lugares, quiso tomar parte en favor nuestro y retrasó generosamente la llegada de las primeras nieves hibernales²¹.

La información sobre la forma en que se reclutaban a los trabajadores es casi inexistente. Como hemos apuntado más arriba lo más plausible es considerarles, si no todos, un buen número, excedentes de los contingentes que se habían desplazado a Barcelona desde fuera de Cataluña para satisfacer la necesidad de mano de obra en las grandes obras públicas que se había puesto en marcha en torno a la celebración de la Exposición Universal, aunque sabemos de los viajes que hacía Enric Comella, administrador de Pallás y Gamandé, a Barcelona, para reclutarlos²². La observación de los nombres y apellidos de los trabajadores heridos parece confirmar la suposición, porque más de las dos terceras partes tienen nombres que no son catalanes. Aproximadamente, el 14% firmó los partes médicos con el dedo pulgar, lo que nos indica que no sabían leer ni escribir. Entre los que firmaron, un número muy significativo, quizás más de la mitad, lo hizo con una caligrafía tan irregular que nos hace pensar que éstos también eran analfabetos.

10. EL VAIVÉN EN EL NÚMERO DE TRABAJADORES

Si entramos en el análisis cuantitativo de los datos de que disponemos, la conocida i siempre reproducida, aunque solo en parte, manifestación del ingeniero Montserrat Fenech, en el sentido de que las obras habían empleado a 1.200 trabajadores en el momento de máxima intensidad, relacionada con las cantidades que importaban las liquidaciones quincenales de los jornales (cuadro 2), hace posible que podamos aproximarnos a la variación

²¹ FGC, Fons FMGP, [3012/02]

²² FGC, Fons FMGP, [1012/06]

interanual del empleo, que resulta en una cifra de 625 trabajadores de media mensual. Más problemático resulta el cálculo del sueldo medio de estos obreros y las categorías profesionales que ocupaban. Las compensaciones económicas por baja médica demuestran la existencia de importantes variaciones, lo que prueba la existencia de diferencias notables en las funciones de los ocupados, que no conocemos más que sumariamente. Sin embargo, durante el primer semestre se identifica una horquilla salarial que oscila entre las seis y las doce pesetas diarias que, con la manutención y el alojamiento a cargo de la parte que contrataba, resulta indicativa de unos salarios en la línea de los que indicaban los anuarios estadísticos para los trabajadores de la construcción (cuadro 3)²³.

Año 1930	Trabajadores ocupados (en obras de infraestructura)	Comunicados de baja (conservados)
Enero	420	11
Febrero	330	15
Marzo	440	21
Abril	670	38
Mayo	780	26
Junio	750	16
Julio	550	29
Agosto	1016	39
Septiembre	1047	22
Octubre	878	7
Noviembre	370	16
Diciembre	300	n/d

Cuadro 3. Ocupación aproximada y siniestralidad laboral, durante el año 1930

Fuente: FGC Fons FMGP [1012/06] y elaboración propia

El gasto en jornales indica que el número de trabajadores creció paulatinamente a lo largo de 1930, aunque también revela que el empleo tuvo dos retrocesos muy significativos, cuyo motivo podemos identificar con claridad. El fuerte descenso durante el mes de febrero de 1930, en el que se pasó de unos 530 a unos 150 trabajadores, responde a las intensas nevadas que detuvieron los trabajos, que obligaron a los contratistas a despedir a trabajadores y derivar los que conservó a tareas de limpieza de la nieve en la carretera de Ribes a Queralbs, para poder acceder a la explanación y prepararla

²³ “El salario y la jornada en Madrid. Año 1929”, Fondo Documental del Instituto Nacional de Estadística.

para cuando se pudiera emprender de nuevo el trabajo. En tono paternalista, Montserrat Fenech escribiría que

como fatal consecuencia de esto [las nevadas], fue preciso suspender totalmente los trabajos durante más de tres semanas. La carretera de Ribas a Caralps estaba cubierta en su totalidad con más de ochenta centímetros [de nieve], teniéndola que despejar forzosamente para facilitar el tráfico de los camiones de aprovisionamiento. La misma labor hubo que hacer en toda la sección inferior del trazado, en la que a pesar de todo, se quería reemprender el trabajo, para evitar el doloroso espectáculo de los obreros en paro, en una temporada de rigurosísimo invierno y el derrumbamiento de la organización montada con tantos esfuerzos, como consecuencia del inevitable éxodo del personal, que consumidas sobre economías del verano, se veían sin medios para atender las más apremiantes necesidades de la vida²⁴.

El segundo descenso, éste durante el máximo auge de las obras, en las que el empleo decreció repentinamente en más de 200 trabajadores, tuvo relación con la huelga que los obreros convocaron la última semana del mes de junio, y que alargó durante la primera de julio, en demanda de mejoras laborales. La huelga en las obras del ferrocarril Ribes-Queralt-Núria no fue un hecho aislado, es necesario que la enmarquemos en el contexto de las convulsiones sociopolíticas que se derivaron de la destitución de Primo de Rivera, llevada a cabo por el rey Alfonso XIII en el mes de marzo de 1930, y pese a que se le había elegido un sustituto, en la política y en la sociedad española se acrisolaban grandes expectativas por un cambio de régimen. En este movimiento de piezas del escaparate político y social, el sindicalismo tomaba sus posiciones, especialmente la CNT, que se mostraba particularmente combativa, por lo que en aquellos mismos días de junio había docenas de huelgas activas en todo el Estado español. La patronal, como vamos a observar en este caso, reaccionó con contundencia.

La necesidad de mantener el ritmo de las obras hizo que la negociación que Pallás y Gamandé entabló con los obreros alcanzara un rápido acuerdo. Sin embargo, a pesar de que los contratistas aceptaron las condiciones, los obreros se desdijeron y la huelga no fue desconvocada, “porque parece que hay elementos extraños [que] incitan a los obreros a mantener la huelga”²⁵. Entonces, la reacción del contratista fue fulminante y procedió al despido de un número importante de trabajadores contratados, como se observa en el fuerte descenso del

²⁴ FGC, Fons FMGP, [3010/02]

²⁵ *Diario de Gerona*, de avisos y noticias, 5 de julio de 1930, p. 4.

importe de los jornales, casi del 50%, durante la segunda quincena de julio, que tiene su reflejo en el descenso en las liquidaciones a terceros. El relato de Muntserat Fenech pasaría de puntillas por encima de este asunto, del que sólo anotó que “en junio de dicho año [1930] estalló una huelga de carácter social, que afortunadamente pudo solucionarse en pocos días”²⁶.

Tras las alteraciones el contratista Pallás y Gamandé se mostró resolutivo y supo volver a hacer crecer la plantilla y durante las primeras semanas de agosto alcanzó su máxima expansión, en torno a los 1.100 o 1.200 obreros ocupados. Sin embargo, hemos observado indicios de que la huelga proporcionó algunos resultados para los trabajadores. La comparación de las compensaciones salariales de los 271 trabajadores de baja por accidente laboral, a lo largo de 1930, parece indicar que después de la huelga el sueldo de los peones y de los *pinxers* – que cobraban los sueldos más bajos y eran los que ocupaban un mayor número de trabajadores durante la construcción de la infraestructura – aumentó en una peseta diaria. Pasarían a cobrar 8 ptas. por jornada de trabajo. Otro rango salarial que aparece en las bajas por accidente, aunque en un número mucho menor, se corresponde con los trabajadores que cobraban unas 10-12 pts. diarias, que parece coincidir con el sueldo que Esteve Busquets-Moles describiría para los *miners* (cuadro 4)²⁷.

<i>Miners</i> , “Són els qui fan els forats i carreguen les barrinades” [sic]	85 cts. – 1 pta./hora
Peons, “Els qui cuiden de la neteja dels «escombros», o sigui les runes de les barrinades. També carreguen les vagonetes i les arrosseguen quan no poden fer-ho els animals” [sic]	75 cts./hora
<i>Pinxers</i> , “Són els aprenents. Generalment aprenen només d’anar a buscar aigua o pistolets a la ferreria” [sic]	60 cts./hora
Capataç, “ha de conèixer la feina de tots i tenir esperit de dictador” [sic]	1 pta. – 1,2 pta./hora

Cuadro 4. Categorías laborales y sueldos en la construcción de la línea de Núria

Fuente: *Flama*, 1 de junio de 1934²⁸

²⁶ FGC, Fons FMGP, [3010/02].

²⁷ *Flama*, edición de 1 de junio de 1934. Esteve Busquets Moles (1908-1991), periodista y escritor. Parece que estuvo empleado en las obras de construcción de la línea de Ribas-Querlals-Núria, entre el equipo médico.

²⁸ “El miner comença la seva feina fent el que se’n diu la plaça. La plaça és un petit planell on comença a treballar. Com si diguéssim, treu la primera pedra. Quan és un lloc pla, és cosa fàcil. Més perillós però, quan s’ha de fer a una alçaria gran i en mig d’un penya-segat com el Pont del Cremal, per exemple, Aleshores cal servir-se de cordes i treballar penjat fins que la plaça és prou gran per estar-s’hi amb relativa seguretat [...] Encara hi hem d’afegir una altra cosa. Quan hi ha lloc suficient per emplaçar els compressors d’aire comprimit, les barrinades

Pasada la huelga aparecen unas liquidaciones que se corresponden con la mejora de las condiciones higiénicas de las cantinas y su mantenimiento, que no habían aparecido antes y que podemos asociar a las concesiones que el contratista hizo a los trabajadores (aunque el gasto lo repercutió íntegramente a FMGP). El impacto que las mejoras en las condiciones laborales tuvieron en los costes de construcción sería importante, por cuanto se refirió Josep Rogen en una carta dirigida al obispo de Urgell, Justí Guitart:

No sé si indicava a V. E. en la carta que a correuita vaig escriure-li des de Bruseles contestant la seva de 25 del passat que la nostra obra (parlo del conjunt) està costant més que lo que teníem pressupostat degut, principalment, a la vaga i a la puja dels canvis, i això últim em té aterrat perquè confesso que no ho esperava[sic]²⁹.

Con los sobrecostes a lomos del presupuesto, hacia finales de 1930 la masa laboral descendió con rapidez hasta los 300 ocupados, aproximadamente, de forma acordada con la finalización de los grandes trabajos de explanación de la línea.

11. LOS ACCIDENTES LABORALES

Durante el año de 1930 sufrieron un accidente laboral con derecho a compensación económica un total de 271 trabajadores. Aunque no disponemos de todos los comunicados de baja, su número (240) es suficientemente representativo para que podamos presentar algunas conclusiones. En ellos descubrimos que entre los heridos existe una predominancia de trabajadores con sueldos bajos, los peones y los *pinxers*, lo que confirma que se trataba del colectivo más numeroso, con gran diferencia respecto a los demás. La incidencia mensual demuestra además que cuando se perforaron los túneles de la línea los accidentes laborales aumentaron.

Como consecuencia de la característica del trabajo contra las rocas las heridas lo fueron mayoritariamente por contusión en las extremidades o por sobrecarga muscular – también existe un número significativo de lesiones

es fan amb els martells o revòlvers, Són una aparells moguts per aire comprimit que acciona les barrines giravoltant en totes direccions i apretant-les contra la roca. Aleshores l'esforç dels miners és no tan fort, però més constant. És un obligat i seguit tremolament de tot el cos i una pressió constant que han d'exercir damunt l'aparell" (en catalán en el original). *Flama*, 1 de junio de 1934, p. 3.

²⁹ FGC, Fons FMGP, [4009/02]. El uso que hace Rogen del termino "la nostra obra" resulta muy significativo de la imbricación de los proyectos episcopales con los de FMGP en Núria.

oculares que, posiblemente, afectaron a los *miners* – que requirieron una media de doce días de baja, aunque en algunos casos hubo trabajadores de baja tres o más meses. Los heridos leves eran tratados en el hospital de Ribes, mientras que los graves los trasladaban al hospital de Vic o a Barcelona y los gastos que se derivaban corrían a cargo de la empresa. Montserrat Fenech nos proporciona pistas de las características del trabajo que realizaban estos obreros sin cualificación:

De esta forma, logramos abrir paso y reemprender el trabajo en los dos primeros túneles entre Caralps y Núria, y aún en el de este último punto, pero como para éste era preciso transportar por hombres, como mochilas, todo lo necesario. [...] Se instaló al pie de Fontalba una gran machacadora [de piedra], cuyo transporte, debido al mucho peso de algunas de sus piezas, ofreció grandes dificultades habiéndose de hacer en parte a fuerza de brazos³⁰.

Siempre se ha defendido, a partir del testimonio de Fenech, que no hubo ningún trabajador fallecido durante la construcción de la línea, pero en las liquidaciones del mes de octubre se consigna el gasto por el entierro de dos obreros, José Cabañes y José Fornieles, y lo que correspondía a la familia en concepto de pensión. Posiblemente se trató de muertes causadas por las violencias internas del colectivo laboral³¹.

12. COMIDA Y CAMA A PIE DE OBRA

No tenemos noticias claras del lugar donde se alimentaban y pernoctaban los trabajadores. Nos era conocida la existencia de la barraca del Pla de Sallent, que tenía capacidad para cien personas, pero el pago de un alquiler semestral por el edificio de la Farga de Queralbs y por su entorno inmediato, nos hace pensar que ésta fue habilitada para acoger el grueso del contingente obrero³². Las importantes liquidaciones en comestibles, limpieza y reparación de camas y colchones que llevan asignada a la nota el nombre de lugar “Farga” contribuyen a fortalecer nuestra opinión. También Ribes, Queralbs y el Santuario de Núria debían de acoger algunos trabajadores, porque se consigna estas residencias en los comunicados de baja.

³⁰ FGC, Fons FMGP, [3010/02].

³¹ “Haguérem de veure lluir navalles i ganivets i haguérem de curar ferits, més de baralles que no del treball, perquè gràcies a la Verge de Núria, les desgràcies que hi hagueren es poden comptar amb els dits d’una mà. Fou aleshores també que sentírem la nosa que fa una «star» a la butxaca”. (en catalán en el original) (*Flama*, edición de 1 de junio de 1934).

³² FGC, Fons FMGP, [1012/06].

Mes	Alojamiento	Manutención	Higiene	Salud
Enero	9.272,50	1.681,40	—	1.358,00
Febrero	512,00	1.150,55	—	1.370,70
Marzo	2.949,65	1.637,30	—	525,00
Abril	14.496,39	1.336,30	—	2.207,05
Mayo	1.769,25	1.355,50	—	1.895,55
Junio	708,05	1.869,30	—	1.585,00
Julio	23.661,25	1.186,40	2.485,00	705,00
Agosto	1.871,70	6.437,75	3.531,00	3.600,00
Septiembre	2.247,50	10.525,65	3.664,00	800,00
Octubre	4.036,75	6.303,50	1.739,50	1.795,00
Noviembre	—	1.253,50	—	895,00
Diciembre	—	20.56,00	—	2.266,85
Total	61.525,04	36.793,15	11.419,50	19.003,15

Cuadro 5. Gastos en alojamiento, manutención, higiene y salud laboral de los trabajadores. Año 1930.

Fuente: FGC, Fons FMGP, [1012/06] y elaboración propia

Un caso distinto lo constituyen los jornales de los trabajadores cualificados que parece, por las anotaciones de los pagos, que Pallás y Gamandé subcontractaba y que, por tanto, las cantidades que importaban no se sumaban a la partida de jornales. A estos también, con el trabajo, se les proporcionó alojamiento y manutención, aunque en relación con su estatus, superior al de los obreros del contratista, pernoctaban en las fondas de Ribes de Freser y de Queralbs. Entre los trabajadores cualificados se contaban canteros, albañiles, alicatadores, pintores y, también, los responsables del montaje de la superestructura de la línea. Entre los gastos se anotan pagos a personas físicas, con importes elevados, que bien podrían corresponder a estos perfiles profesionales. Cuando fue el momento de la instalación de la vía, a partir del mes de septiembre de 1930, fueron trasladados a Ribes el capataz de Vía y Obras y el asentador de vía de la línea de Monistrol a Montserrat, para que dirigieran los obreros contratados en la operación. Naturalmente, también se les proporcionó alojamiento y manutención³³.

³³ “Tenemos la satisfacción de comunicaros que todo el personal ha cumplido con su deber, pero queremos, hacer constar de un modo especial la laboriosidad del personal de la línea de Montserrat que se trasladó temporalmente a Ribas, para auxiliar los trabajos del tendido de vía, quienes constantemente, con cualquier tiempo y en ocasiones con riesgo de su vida, han permanecido en sus puestos, animando a los demás con su ejemplo y contribuyendo en gran manera con su esfuerzo a la consecución de realizar los trabajos con la máxima rapidez posible”. FGC, Fons FMGP, *XL Memoria del Consejo de Administración*, 1930, p. 9.

13. ARRIEROS, GASOLINA Y DINAMITA «EN CANTIDADES FABULOSAS»

Los demás gastos, después de descontados los jornales y los costes asociados al mantenimiento de los obreros, se repartían entre las múltiples necesidades que implicaba la construcción de una línea del ferrocarril. Para facilitar una interpretación, que no resulta sencilla debido a la poca información que ofrecen las liquidaciones, hemos segmentado los pagos en cinco grandes grupos: caballerías, transportes mecánicos, gasolina, proveedores y otros gastos. Hemos segregado los combustibles de los transportes mecánicos porque en este caso, los primeros no alimentan a los segundos, sino que servían a los compresores de aire que accionaban los martillos neumáticos con los que se perforaron los túneles (cuadro 6). Respecto a la relación de los abastecimientos con el ritmo de las obras, afirmaría Montserrat Fenech que

las mayores dificultades que hubo que vencer para la debida organización del trabajo y su marcha rápida, consistieron en el transporte de las exorbitantes cantidades de gasolina que consumían los numerosos compresoras de aire que accionaban las perforadoras neumáticas; del acero para la perforación de los barrenos, que la gran dureza de la roca desgastaba rápidamente y que debía suministrarse en gran cantidad; de la dinamita, gastada en cantidades fabulosas, y de los víveres necesarios para la manutención del personal.

Mes	Gasolina (en ptas.)	Teléfono (en ptas.)	Accidentes laborales	Obra en curso
Enero	853	97	11	
Febrero	963	78	15	
Marzo	32	90	21	
Abril	6175	145	38	Túnel del Navarro
Mayo	1413	149	26	Túnel del Cremal
Junio	5217	150	16	Túnel de Fontalba
Julio	3354	180	29	Túnel del Salt del Sastre
Agosto	5880	200	39	Túnel de la Font Negra
Septiembre	136	201	22	Túnel de Núria
Octubre	69	150	7	
Noviembre	12	200	16	
Diciembre	n/d	n/d	n/d	

Cuadro 6. Relación entre diferentes indicadores de productividad y los accidentes laborales (año 1930)

Fuente: FGC, Fons FMGP, [1012/06] y elaboración propia

La información de los proveedores de FMGP. durante la construcción de la línea es demasiado escasa para caracterizarlos con propiedad, aunque hemos deducido que el contratista, creemos que condicionado por la voluntad de FMGP de hacerse amable en el territorio, contrató servicios a comerciantes y profesionales de la comarca, tantos como pudo. Pero el detalle también nos informa que la red comercial e industrial de Ribes y Ripoll era lo suficientemente robusta para servir a una empresa tan exigente como la del ferrocarril³⁴. Aparecen, además, otros gastos que no encajan en los descriptores que hemos relatado, como son las disponibilidades de efectivo para personas de las que desconocemos la relación que mantenían con la actividad – y que a veces son cuantiosas –, gratificaciones a representantes de la autoridad o de la administración, obsequios y otros conceptos similares. Finalmente, apuntamos que los valores mensuales que puedan representarse no tienen relación con la intensidad de las obras, porque en los conceptos se mezclan pagos en efectivo con otros que se satisfacían en plazos mensuales o trimestrales. Añadamos que la descripción de la liquidación nunca es lo suficientemente esmerada para poder consignar la fecha del efecto, como correspondería. Aun así, hemos elaborado un cuadro demostrativo de los gastos más cuantiosos (cuadro 7).

Año 1930	Caballerías	Transportes mecánicos	Gasolina	Proveedores	Otros gastos
Enero	16.789,00	5.111,00	853,40	3.417,20	636,45
Febrero	7.816,00	4.226,25	962,80	10.086,30	318,00
Marzo	4.278,00	4.848,20	32,40	2.886,19	457,30
Abril	9488,45	3.664,75	6.175,00	3.510,20	262,00
Mayo	18.794,25	6.297,64	1.429,00	4.695,50	736,50
Junio	17.108,55	3.325,35	–	9.062,55	280,00
Julio	15.497,00	6.579,35	5.126,90	3.066,21	752,90
Agosto	16.936,25	6.802,80	3.354,50	7.495,40	388,20
Septiembre	24.411,50	11.132,65	5.879,60	15.584,70	87,00
Octubre	29.832,30	1.502,50	135,85	12.969,95	236,00
Noviembre	12.471,40	3.275,80	69,00	5.265,30	45,00
Diciembre	4.514,50	870,60	12,00	8.772,40	284,75
TOTAL	177.937,20	57.636,89	24.030,45	86.811,90	4.484,10

Cuadro 7. Gasto en caballerías, transportes mecánicos, gasolina, proveedores y otros gastos, durante 1930. En pesetas.

Fuente: FGC Fons FMGP [1012/06] y elaboración propia

³⁴ La tradición industrial de Ribas de Freser ha sido apuntada por Miquel Sitjar (2017).

En el primer lugar de entre estos gastos destaca, con diferencia sobre los demás, el que atribuimos a los transportes de materiales a pie de obra. En este caso especial, el transporte en caballerías tuvo una preponderancia significativa sobre los transportes mecánicos debido a que a partir de Queralbs no existía carretera. Los importes que se pagó a los arrieros demuestran que durante los últimos meses de 1929 las obras ya se llevaban a cabo a buen ritmo, como se desprende de las liquidaciones de enero, que se correspondían con servicios entregados durante los meses de noviembre y diciembre del año precedente. El uso de caballerías alcanzó su máximo durante el verano de 1930, lo que coincide con el momento en que hubo más trabajadores ocupados y, por tanto, con el ritmo más fuerte de los trabajos, y descendió rápidamente durante el último trimestre, cuando la explanación quedó abierta hasta Núria y se inició la colocación de la vía. Una dificultad añadida que tuvieron que resolver los constructores de la línea fue encontrar el número de arrieros necesario para satisfacer el ritmo de las obras. El ingeniero Fenech nos describe la situación:

Todo el transporte, incluso el de los pesados compresores, que debían ser primeramente desmontados en piezas de peso inferior a cien kilos, era preciso hacerlo bastante, y por un mal sendero de empinadas pendientes, y para ello eran necesarias más de un centenar de caballerías. Como el trabajo era pesado y peligroso, y los arrieros preferían el trabajo agradable de la vendimia, era poco menos que imposible contar siempre con los animales necesarios, ya que en la comarca no los había en número tan crecido y las obras de ampliación del Santuario que, se realizaban también como gran empuje, ocupaban asimismo un buen número de mulos³⁵.

La nómina final de arrieros que participaron en el transporte de materiales durante las obras de construcción es muy amplia y, entre los gastos, se consignan los necesarios para encontrarlos, es decir, que Pallás y Gamandé ocupó un trabajador para que viajara por el país en busca de arrieros. También encontramos pagos por conceptos relacionados con la alimentación y la salud de los animales. Entre los proveedores de caballerías destaca, por el valor total de las facturas que presentó, Joan Viguer Coll, de Queralbs (cuadro 8). Desgraciadamente, no disponemos de información sobre la procedencia geográfica de todos los demás ni de las dimensiones del negocio, pero los importes de las facturas hablan de un colectivo muy diverso, en el que debía haber arrieros que acudieron con

³⁵ FGC, Fons FMGP, [3010/02].

un buen número de animales y otros que acudieron con una sola mula e, incluso, con un burro. Algunas mulas se despeñaron, lo que se refleja en la obligada indemnización. La dificultad de encontrar suficientes bestias para cargar nos hace pensar, pasando por la criba el testimonio de Fenech, que el obispado de Urgell, precario económicamente y con pocos medios a su alcance, que en aquellos momentos construía los nuevos edificios del Santuario con un préstamo que le había concedido FMGP, a la fuerza debía aprovechar los arrieros al servicio del ferrocarril para transportar los materiales de construcción necesarios en su obra. Por este motivo, nos resulta plausible juzgar que una parte de los pagos que la Sociedad realizó a los arrieros podrían encubrir el transporte de materiales de construcción del Santuario.

Viguer, Joan	64.021,20	Solà, Jaume	672,00
Pont, Josep	20.244,25	Portabella, Ramon	671,00
Camprubí, Manel	18.812,65	Corominola, M.	594,00
Coma, Francesc	8.427,40	Pous, Carme	568,75
Ponsa, Esteve	6.955,20	Pablo, Mn.	540,00
Castellà, Agustí	6.927,60	Peix, J i D	526,75
Font, Josep	5.387,30	Blanch, Joan	516,00
Pujol, Ramon	5.355,30	Blanch, Joan	502,80
Pous, Joan	4.778,50	Bantí, Bartolomé	480,00
Ventura, Pasqual	4.264,00	Guillamon, Manel	460,80
Ribas, Pere	4.212,40	Llena, Joan	392,00
Campos, Daniel	3.724,80	Casals, Antoni	386,25
Solanellas, Pere	1.890,50	Montoliu, Salvador	352,00
Vilà, Esteve	1.808,60	Mayguí, Joan	350,00
Vilanova, Isidre	1.464,00	Casals, Antoni	318,90
Timoneda, jaume	1.394,00	Alabau, Pere	300,00
Parés, Miquel	1.126,40	Molas, Simó	300,00
Casafont, Pere	1.084,40	Farreras,	250,00
Juanola, Eduard	1.064,00	Sau, Josep	224,00
Sau, Tomàs	985,60	Ávis, Josep	210,00
Jolis, Pere	830,40	Torner, Francesc	210,00
Riera, Joan	784,90	Vilalta, Isidre	135,00

Tresserras, Isidre	736,00	Novellas, Ramon	55,00
Guitart, Francesc	713,60	Serradell, Francesc	30,00
Fossas, Ramon	692,35		

Cuadro 8. Nómina de los arrieros que participaron en las obras de construcción, por volumen de facturación, en pesetas. Año 1930

Fuente: FGC, Fons FMGP, [1012/06] y elaboración propia

La suma de los importes que facturaban los pequeños proveedores alcanzó una magnitud destacable. Debemos considerar que existen otros conceptos, como la manutención de los obreros, que incluyen compras a proveedores locales por parte de terceros. Por tanto, el impacto económico de la construcción del ferrocarril en el valle de Ribes, aunque relativamente breve en el tiempo, debió de ser significativo y contribuiría a dar por bueno el espejismo, entre los habitantes de Ribes y Queralbs, de un devenir repleto de oportunidades a medida que se abrieran vías para la explotación de las cumbres. Entre los pagos a proveedores se encuentran los que se hicieron a carpinteros, pintores, herreros, carreteros, así como las liquidaciones de fuertes sumas a las fondas de la villa. Encontramos también pagos al fotógrafo local, por la realización de fotografías y por el suministro de carretes fotográficos. La documentación nos proporciona una pincelada de estos industriales y comerciantes locales durante la construcción del ferrocarril (cuadro 9).

Nombre	Razón social	Dirección	Población
Joan Viguer Coll	Caballerías	—	Queralbs
Josep Bonada Parés	Médico		
Esmeragde Anglada	Pintor decorador	Sant Quintí, 22	Ribes de Freser
Maties Casals	Construcciones y reparaciones	Carretera de Ribes, 2	Ribes de Freser
Gonçalb Formiguera	Farmacia	Sant Quintí, 18	Ribes de Freser
R. Costa	Hotel Restaurant Catalunya		
Agustí Sala	Fotografía	Colònia Recolons, 10 7	Ribes de Freser
Felip Baladrich	Guarnicionero		Ribes de Freser
Josep Barceló Planas	Mayorista en cereales, vinos y patatas	—	Ribes de Freser
M. Peras Bonmatí	Farmacia	Carrer Major, 20	Ribes de Freser

Francesc Peix Baqué	Guarnicionero	—	Ribes de Freser
J. i D. Peix	Tierras y gravas		Ribes de Freser
—	Hotel Prats	—	Ribes de Freser
F. Solanich Batlle	Casa de comidas	—	Ribes de Freser
Joan Puigmal	Herrero		Ribes de Freser
—	Cementos de S. Joan de les Abadesses i Ripoll	Plaça Catalunya, 17	Ripoll
Manuel Roure	Depósito de cemento Asland	Carrer Olot, 1	Ripoll
Josep Vives Figuerola	Almacén de vinos y granería	—	Ripoll
Viuda de J. Camps	Cestería	Prado, 10	Ripoll
R. Padrós Parareda	Fábrica de yeso	—	Ripoll

Cuadro 9. Algunos comerciantes y profesionales de Ribes, Ripoll y Queralbs, proveedores de FMGP. El listado se corresponde con los proveedores que Construcciones y F.A., concesionaria de las obras del cremallera, dejó sin pagar, el otoño de 1928

Fuente: FGC Fons FMGP [1012/06], [3012/03] y elaboración propia.

Para terminar con la relación de las liquidaciones de caja, restaría añadir el gran número de pagos en conceptos como viajes, honorarios, gratificaciones (como las que se realizan periódicamente a la Guardia Civil, que son en metálico y en especie).

Finalmente, cuando la finalización del grueso de las obras permitió la circulación del primer tren, el 15 de enero de 1931, Montserrat Fenech, a su modo, recordaría a todos los que habían participado en la construcción:

Como coronación gloriosa de nuestros esfuerzos, la locomotora eléctrica nº 1, la designada como el nombre “Virgen de Núria”, llegaba majestuosamente al Santo Valle, saludando alegre y anchamente, con su silbato, a la soberana majestad de la Reina del Pirineo, que quiso sentar su trono en aquel Rincón pirenaico hasta entonces solitario, y rindiendo asimismo, sencillo homenaje, a la agotadora empresa de tantos hombres que, sufriendo las rigurosas inclemencias propias de la alta montaña, pusieron su esfuerzo personal, algunas veces heroico, para realizar esta obra atrevidísima y altamente patriótica³⁶.

³⁶ FGC, Fons FMGP, [3012/02].

CONCLUSIONES

El proyecto y ejecución de la línea Ribes-Queralbs-Núria se dilató durante casi trece años a causa de una multiplicidad de factores que residían en el simbolismo identitario de los lugares donde FMGP tenía ubicados sus negocios. A pesar de ello – o precisamente por ello – sus gestores tejieron un vasto plan de inversiones que se ejecutó a caballo del quinquenio de crecimiento y especulación de 1925-1929. Con todo, la coyuntura que los impulsó puso a la Sociedad al borde de la quiebra cuando el giro político, social y económico provocó el desvanecimiento de las expectativas que habían motivado los proyectos. De las ambiciones de FMGP en Núria sólo cristalizaron el ferrocarril y el Santuario, si aceptamos que la Sociedad corrió con la mayor parte de los gastos de construcción de los edificios de su hospedería.

La construcción de la línea ha sido siempre presentada a través del relato que el propio ingeniero que la proyectó, Montserrat Fenech Muñoz, tejó una vez ejecutada la obra. Los matices de su particularidad – Fenech era ingeniero militar y espío para los Nacionales durante la Guerra Civil – han tenido nuestro conocimiento de una buena dosis de épica. Sin embargo, la documentación del fondo documental de FMGP revela que las condiciones para los obreros fueron duras, y que la dureza puede ser atribuida a múltiples motivos. Desde la necesidad de imprimir un fuerte ritmo a las obras, porque acumulaba retrasos, a la dureza material del medio físico, la alta montaña. Pero también a la idiosincrasia del colectivo obrero, analfabeto, desarraigado y dado a la reyerta, aunque no por eso desconectado de su tiempo, de las luchas sociales que lo caracterizaron, como observamos en la huelga que fueron capaces de declarar durante el verano de 1930, que les reportó sensibles mejoras laborales a costa de desestabilizar definitivamente el presupuesto de la construcción.

FUENTES

Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, Fondo Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes.

Diario de Gerona, de avisos y noticias, 1930.

La Vanguardia Española, 1928-1929.

La Veu de Catalunya, 1929.

Flama, 1934.

Ley reformada relativa a accidentes de trabajo, *Gaceta de Madrid*, Núm. 22. Publicada el 20 de enero de 1922.

BIBLIOGRAFÍA

Aranda, Javier, 2017. “La industria catalana. 1929-1935”. Tesis doctoral. Universitat de Barcelona, Barcelona.

Casado, Santos, 2016. “Patrias primitivas. Discursos e imágenes de la naturaleza en el primer conservacionismo español”, *Arbor*, 192(781), a343, DOI: [10.3989/arbor.2016.781n5001](https://doi.org/10.3989/arbor.2016.781n5001).

Fernández, Joaquín y Rosa Prados, 2000. *Historia de los parques nacionales españoles*. Parques Nacionales, Madrid.

Gómez Mendoza, Josefina, 1992. *Ciencia y política de los montes españoles (1848-1936)*. Icona, Madrid.

Graus, Ramón, H. Martín Nieva y Jaume Rosell, 2017. “El hormigón armado en Cataluña (1898-1929): cuatro empresas y su relación con la arquitectura”, *Informes de la Construcción*, 69(546), pp. 1-13, DOI: [10.3989/ic.16.004](https://doi.org/10.3989/ic.16.004).

Oy]on, José L., (ed.), 1998. *Vida obrera en la Barcelona de entreguerras: 1918-1936*. Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, Barcelona.

Palou i Rubio, Saida, 2011. “Barcelona, destinació turística. Promoció pública, turismes, imatges i ciutat (1888-2010)”. Tesis doctoral. Universitat de Barcelona, Barcelona.

Pascual, Pere, 1999. *Los caminos de la era industrial: la construcción y financiación de la red ferroviaria catalana, 1843-1898*. Ediciones Universitat Barcelona, Barcelona.

- Pastoriza, E., Rafael Vallejo y Carlos Larrinaga (eds.), 2018. *Los orígenes del Turismo en España. El nacimiento de un país turístico, 1900-1939*. Silex, Madrid.
- Puigvert, Josep M., 2008. *Josep Danés i Torras. Noucentisme i regionalisme arquitectònics*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat, Barcelona.
- Roma Casanova, Francesc, 2004. *Del paradís a la nació. La muntanya a Catalunya: segles XV a XX*. Cossetània, Barcelona.
- Salmerón I Bosch, Carles, 1980. *El cremallera de Nuria*. Edición de autor, Barcelona.
- Sitjar, M., 2017. "La fàbrica Recolons de Ribes de Freser. Un exemple d'arqueologia industrial", *Annals del Centre d'Estudis Comarcals del Ripollès*, 2015-2016, pp. 329-336, disponible en: raco.cat/index.php/AnnalsCER/article/view/338760 [Consulta: 17-05-2022].