

Viaducto del Buxadell, en la línea de Barcelona a Zaragoza, una de las mayores obras de fábrica construidas en la España de la época. (Archivo I.M.H.B.).



LA AUDACIA Y LA CAPACIDAD AL SERVICIO DEL FERROCARRIL

Manuel Girona, un incansable constructor ferroviario

Tras la introducción del ferrocarril en el territorio peninsular español con la materialización del primero de los proyectos que llegó a convertirse en realidad (el del tramo Barcelona-Mataró), el establecimiento de líneas férreas a lo largo y ancho de nuestro territorio había de adquirir un inusitado crecimiento.

No es de extrañar que tan novedoso medio de transporte, evidentemente llamado a constituir un decisivo elemento transformador de la realidad social y económica de España, llamara poderosamente la atención de **Manuel Girona Agrañel**, catalán emprendedor, inteligente y audaz. Después de varios viajes por el extranjero al objeto de profundizar sus conocimientos en diversos ámbitos, había fundado ya en 1844 y con tan sólo 27 años de edad- el Banco de Barcelona, primer banco privado español con facultad para la emisión de billetes. Sin embargo, sus planteamientos no se detenían aquí. Consciente de la importancia del crédito como

Sólo una figura como la de Manuel Girona sería capaz, en los inicios de la andadura ferroviaria peninsular, de construir -con medios humanos y materiales españoles- una línea como la de Barcelona a Zaragoza y de contribuir decisivamente a sentar las bases de la futura industria española de construcción de material ferroviario.

factor esencial para el desarrollo económico, pretendía desde la institución recién creada impulsar una imparable dinámica capaz de modificar profundamente la realidad comercial e industrial catalana.

En este contexto, a través de la sociedad familiar Girona hermanos, Clavé y Cía., obtenía el 20 de julio de 1850 la concesión de un ferrocarril que debía unir la ciudad condal con la población de Granollers. Con otros significados representantes

del mundo comercial y financiero barcelonés, se constituía poco después y a tal objeto, la compañía del Camino de Hierro del Norte. En la intención de sus promotores estaba la prolongación hasta San Juan de las Abadesas, prolongación que se consideraba había de resultar clave para el desarrollo de la industria local. Mediante la puesta en Barcelona a precios más asequibles del carbón procedente de las cuencas de Ogassa y Surroca, se intentaba poner fin a la absoluta dependencia existente por lo que a la introducción del carbón extranjero se refería. (1)

Epica. Pero una vez construida la línea de Granollers, había que poner la experiencia adquirida al servicio de mayores empresas. Así, resolvió destinar sus esfuerzos a la construcción de la línea de Zaragoza. Después de múltiples dudas acerca del trazado a seguir por la misma a su salida de Barcelona, las conversaciones mantenidas con sus promotores permitirían aunar intereses y aprovechar la línea

que los **Girona** tenían planteada entre Moncada (donde empalmaba con la línea de Granollers de la compañía del Camino de Hierro del Norte) y Manresa para, desde allí, dirigirse a Cervera y Lérida, alcanzando posteriormente la capital aragonesa. (2)

Lograda la combinación financiera que haría posible la entrada de los **Girona** en la compañía del Ferrocarril de Barcelona a Zaragoza y formalmente escriturado –el 9 de Diciembre de 1853– el contrato para la adquisición por ésta de las obras emprendidas y la construcción del resto por parte de la citada Girona hermanos, Clavé y Cía., se impulsaban decididamente los trabajos de la línea.

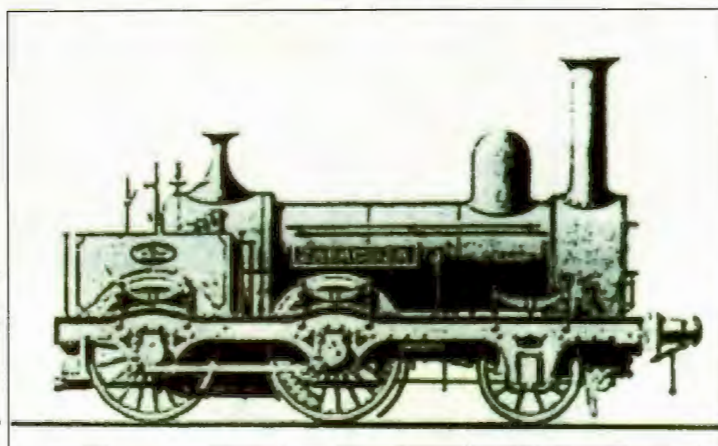
Dispuesto **Manuel Girona** a imprimir un duro ritmo a la construcción, movilizó recursos de todo género, logrando –entre otras cosas– la utilización en las obras de un elevado contingente de presidiarios. A pesar de los problemas de construcción que empezaron a presentarse ya en los tramos iniciales de la línea, el 11 de febrero de 1855 quedaba abierto al público el primer tramo entre Moncada y Sabadell. La dificultad de que no pudiera disponerse todavía de material de explotación propio fue suplida gracias a un acuerdo con la compañía del Camino de Hierro del Norte, que se comprometió interinamente a suministrar para el servicio material de su propiedad. (3)

Pero sería después de que la línea alcanzara Tarrasa –el 14 de marzo de 1856– cuando las dificultades adquirirían una importancia significativa. La construcción del tramo entre Tarrasa y Manresa iba a presentar extraordinarios problemas a causa de lo abrupto del terreno. El número y la magnitud de las obras que habría que acometer, así como el satisfactorio e imparable avance de las mismas serían causa de la admiración general: "Moles inmensas obstruían la continuación de la línea, moles inmensas han cedido a la continuada acción de los azadones, de las piquetas y del barreno: comarcas encajonadas entre laderas o vertientes ofrecían al camino de hierro el escollo de un abismo, esos abismos han desaparecido también merced a sorprendentes viaductos y terraplenes inmensos que serán un digno pedestal de la invención del siglo".

Así las cosas, el incesante trabajo de millares de obreros trabajando incansablemente iría posibilitando –paso a paso– el tendido de la línea férrea más importante acometida hasta aquel entonces en España: "Cuando esté terminada la línea, cuando la locomotora arrastre los trenes por las



Gran estación término de la línea, erigida en Barcelona. (Archivo C.E.H.F.E.).



Locomotora Nº 2 del ferrocarril de Barcelona a Zaragoza, denominada "Zaragoza". (Archivo C.E.H.F.E.).

lóbregas cavidades de los túneles, sobre montes que se han levantado sobre abismos, y por abismos que se han abierto en muchos montes, entonces admirará el sorprendido viajero el continuo trabajo de desmontes, terraplenes galerías y puentes; verá que no ha podido aprovecharse siquiera un palmo de terreno en toda la línea; apreciará el atrevimiento y la fuerza de voluntad que han demostrado tanto el ingeniero como la casa constructora, venciendo obstáculos a costa de estudios, dinero y perseverancia".

Esas eran precisamente las dos claves de la actuación de **Manuel Girona**: el atrevimiento y la voluntad. Características indispensables para él, que adornaban también al ingeniero encargado del estudio y la construcción de la línea –**Pedro de Andrés Puigdollers**–. Sólo un hombre de muy especial talante podía materializar técnicamente la construcción de una línea que había llegado a ser calificada de irrealizable. Irrealizable no, pero excepcionalmente compleja, resultaba evidente: "Difícil es, por no decir imposible, que en una mera extensión de 32 kilómetros que comprende el citado trayecto, puedan encontrarse más obstáculos, circunstancia extraordinaria que, en concepto de hombres competentes, coloca esta sección al nivel de las más difíciles de Europa, por

cuanto reúne y presenta a la vista en una longitud, como esta, la variedad de grandiosas y difíciles obras que sólo se ven en longitudes mucho mayores". (4)

La elevadísima inversión necesaria para acometer semejantes trabajos y el hecho de que el planteamiento del trazado fuera elaborándose por secciones a medida que avanzaba la construcción, representarían serias dificultades. Hasta 1858 no quedarían concluidos los planos de los últimos tramos de la línea. Por tanto, no sería posible hasta entonces establecer algo tan esencial como el propio presupuesto general de construcción.

Pero por encima de tales circunstancias continuaba prevaleciendo la inquebrantable voluntad de **Manuel Girona**. Su convencimiento de que la línea proyectada era una necesidad colectiva hacía imprescindible convertirla en realidad. Los planos se irían elaborando, el coste apreciándose, los recursos allegándose... Merced a sus innegables capacidades, conseguiría que el conjunto formado por la compañía (de la que los Girona poseían gran parte de los títulos), la casa constructora (propiedad de los Girona) y las entidades ligadas (Banco de Barcelona, Sdad. Catalana Gral. de Crédito, etc) pudiera continuar la obra emprendida. Mediante la formulación y reformulación de todo tipo de com-

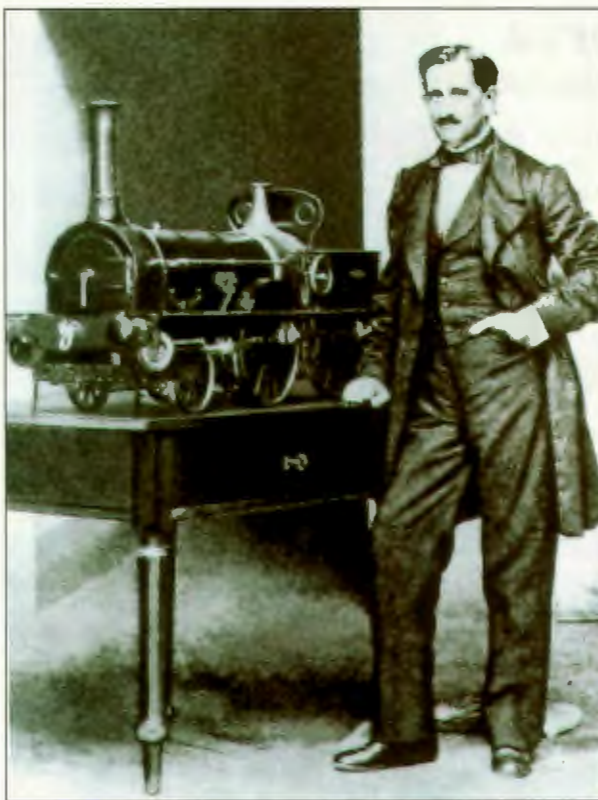
binaciones financieras, así como una incesante labor en el terreno social y político, salvaría reiteradamente todos los obstáculos, llevando la iniciativa al feliz cumplimiento de sus objetivos.

Ni que decir tiene que las fórmulas de financiación empleadas nada tuvieron que ver con las del resto de compañías ferroviarias catalanas del momento y sí mucho con la heterodoxia y el pragmatismo que le caracterizaban. Sólo él, en aquella incipiente fase de la construcción ferroviaria en España hubiera sido capaz de aventurarse a algo así y de manejar —directa o indirectamente— el intrincado complejo de relaciones sociales, técnicas y económicas que había de dar como resultado la construcción de la principal línea férrea española del momento.

Como en la mayoría de las empresas en que se involucró, existió en esta una determinante motivación social. Tras su paso por la compañía del ferrocarril de Granollers, consideraba imprescindible la conexión de Barcelona con el interior peninsular. Sabía lo importante que resultaría la nueva vía para el desarrollo mercantil e industrial del país. El objetivo de la empresa estaba claro: "Barcelona, que ha sido siempre la primera en España en importar toda clase de mejoras [...] ha de hacer un esfuerzo supremo, y ha de llevar un camino de hierro al interior del reino con toda la celeridad posible". Y para ello no cabía regatear esfuerzos. La conciencia acerca de la importancia y la trascendencia del proyecto era manifiesta: "No estamos simplemente fabricando un camino de hierro, (bien podemos decirlo) estamos honrando nuestra época ante las futuras generaciones". (5)

Extendida la explotación hasta Manresa —el 4 de julio de 1859—, las obras de las siguientes secciones serían acometidas con gran celeridad. El despliegue de medios para acelerar la conclusión los trabajos alcanzaría tales límites que el asombro ante el nivel de actividad sería general: "Tan luego como fueron firmados los contratos [...], la Junta de Gobierno no perdonó medio [...]; y es justo también consignar que los Sres. Girona hermanos, Clavé y compañía, [...] inmediatamente estendieron los trabajos en toda la línea hasta Zaragoza, ocupando en ella 16.000 hombres, con la correspondiente dotación de carros y caballerías, de modo que tan sorprendente desarrollo dio lugar a que varios periódicos observasen que nuestra empresa ocupaba más gente que todas las demás de ferrocarriles del reino unidas". (6)

Como fruto de semejantes desvelos, la



Manuel Girona junto al modelo de una locomotora. (Archivo C.E.H.F.E.)

larga línea catalano-aragonesa de más de 350 kilómetros, llegaba finalmente a la capital del Ebro el 18 de Septiembre de 1861. (7)

La línea férrea entre Barcelona y Zaragoza era una realidad. Después de atravesar cuatro provincias, la conexión ferroviaria con Madrid y con el Norte de España estaba mucho más cerca.

Material. Pero la vinculación ferroviaria de Manuel Girona no quedaba limitada al establecimiento de las infraestructuras ni al mantenimiento de la viabilidad económica de las empresas que debían participar en el proceso de construcción. Su interés por la propia explotación era grande. Sobre todo en sus aspectos técnicos referidos al material motor y remolcado. Y si en la construcción de sus líneas consiguió utilizar medios humanos y materiales fundamentalmente autóctonos, movilizando capitales locales y confiando en técnicos españoles (cosa inusual en la época, máxime en líneas de cierta envergadura), no ocurría lo mismo por lo que se refería a dicho material. La incapacidad general de la industria española, creaba una acusadísima dependencia del extranjero que le preocupaba profundamente.

Así, desde sus primeros pasos abogó por utilizar al máximo las posibilidades industriales del momento, construyendo en el país, con la técnica y los materiales disponibles, todo cuanto fuera posible. Y para ello no dudó en implicarse personal-

mente, adquiriendo diversos conocimientos al respecto.

Ya durante su vinculación a la compañía del Camino de Hierro del Norte, ésta construyó muchos de sus carruajes. Lo hizo contando con algunos elementos metálicos que tuvieron que importarse necesariamente. A este respecto, se adquirieron también dos coches mixtos de construcción alemana, que fueron exhaustivamente analizados y cuyo comportamiento fue sometido a un pormenorizado estudio comparativo en relación a los vehículos ingleses.

Con respecto al poder motor, la compañía no se quedó atrás y construyó también una locomotora.

Ésta se confeccionó a partir de la máquina de vapor encargada de dar movimiento a los martinets destinados a la clavazón de estacas. Puesta en servicio, se empleó regularmente y con gran eficacia en el transporte de materiales, permitiendo un notable avance de las obras de construcción. (8)

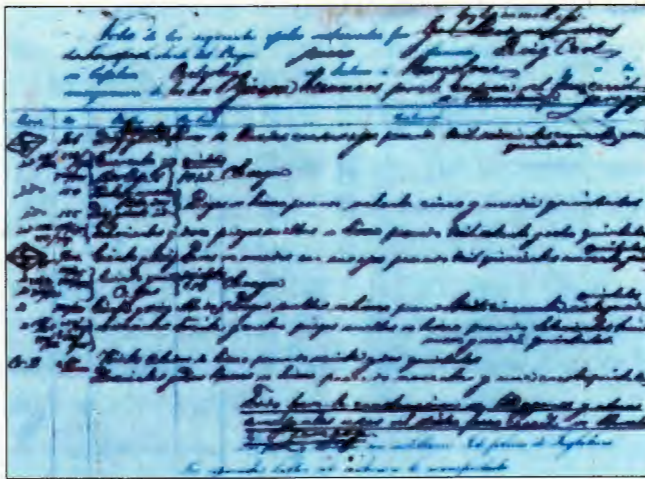
Con la experiencia adquirida, no es de extrañar que en el ferrocarril de Zaragoza, Manuel Girona pudiera impulsar una mayor actividad. Si en un primer momento, la construcción de los vehículos que debían confeccionarse resultó algo dificultosa por carecer de locales adecuados, a partir de 1859 el trabajo desarrollado en los talleres de Tarrasa alcanzó un nivel insospechado.

Debiendo la línea disponer —en virtud de su enorme extensión— de un numerosísimo y variado parque remolcado, se inició en ellos una incesante actividad. En base al herraje procedente de sucesivas importaciones, fueron paulatinamente construidos —por ebanistas españoles y con materiales fundamentalmente autóctonos— centenares de coches de todas clases y vagones de distintas características. El gran volumen de trabajo, el numeroso personal empleado (la media diaria de operarios superaba el centenar) y la importante producción alcanzada, harían que la actividad desarrollada en los talleres de Tarrasa se convirtiera en un elemento clave dentro del proceso de construcción de material ferroviario en España.

Así, resulta lógico que a partir de 1861, la actividad en este campo se canalizara a través de la Herrería de Nuestra Sra. del Remedio, situada en San Martín de Provensals. Propiedad de la familia y bajo la dirección de **Ignacio y Casimiro Girona**, tendría que hacer enormes esfuerzos por vencer la situación de un mercado que dificultaría la producción de material ferroviario. No obstante, en 1881 y con la decisiva intervención de su hermano **Manuel**, se daría un salto cualitativo mediante la fusión con otro taller barcelonés y la constitución de Material para Ferrocarriles y Construcciones S.A. El nuevo establecimiento pronto pasaría a primer orden, ganando la confianza del mercado español y empezando a recibir importantes pedidos de diversas compañías para el suministro de carruajes. (9)

Aportaciones. Construidas las citadas líneas y en manos de dos de sus hermanos la producción de material, su relación con el ferrocarril se mantendría a través de su vinculación con los órganos rectores de las compañías de los ferrocarriles de Zaragoza a Pamplona y Barcelona, surgida de la fusión de la del ferrocarril de Zaragoza a Barcelona -tras el convenio firmado el 13 de Diciembre de 1864- y de los del Norte de España que -por el firmado el 13 de Febrero de 1878- absorbió más tarde a la anterior. (10)

Pero dado su carácter polifacético, su presencia en otros muchos ámbitos sería tan enorme que llegaría a convertirse en el personaje central de la sociedad catalana de la época. Su trayectoria acabaría arrojando -en todo o en parte- una interminable serie de logros de indudable utilidad social. Sólo algunos ejemplos de su significativa aportación serían la construcción del canal de Urgel, en Lérida, o del Gran



Nota de embarque en Liverpool de diversos efectos metálicos consignados a los hermanos Girona, con destino a la construcción en España de carruajes para la línea de Barcelona a Zaragoza. (Archivo C.E.H.F.E.).



Manuel Girona Agrafel, inagotable impulsor de nuestros ferrocarriles. (Archivo C.H.M.G.).

Teatro del Liceo y la Universidad Literaria, en Barcelona; la organización de la Exposición Universal de 1888; la restauración de la catedral y la construcción de su fachada -inexistente hasta entonces y sufragada de su bolsillo particular-; así como la reconstrucción del castillo de Castelldefels. Tras su acceso a la Alcaldía de Barcelona, fue presidente del Ateneo Barcelonés y de la Cámara de Comercio. Fue, además, diputado y senador. En varias ocasiones rechazó la cartera de Hacienda, ofrecida por don **Antonio Cánovas**, al no poder el deficiente marco político de la Restauración asumir la condición por él

exigida de que los demás Ministerios quedarán supeditados a sus directrices en materia económica.

A nivel financiero, su protagonismo experimentó un notable incremento en 1876, cuando mediante la conjunción con **Antonio López López** fue creado el Banco His-

pano Colonial, una de las entidades que protagonizaría gran parte de la actividad económica española del último cuarto de siglo. Directamente o a través de su hermano **Jaime** -presidente del Banco de Castilla- su presencia en numerosas empresas sería importante (Cía. Gral. de Tabacos de Filipinas, Crédito Gral. de Ferrocarriles, etc).

Sobrio y sencillo hasta el extremo -lo que le llevó a rechazar el título de marqués del Llano de Barcelona, entre otras muchas distinciones- materializó el compromiso social de sus últimos años a través de su actuación como senador vitalicio.

Murió en Barcelona el 31 de octubre de 1905, en posesión de la Gran Cruz de Carlos III y la de Isabel la Católica. **Carlos Guasch** □

Fondos documentales:

- Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español (C.E.H.F.E.).

Procedencia gráfica:

- Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español (C.E.H.F.E.).
- Círculo Histórico Manuel Girona. (C.H.M.G.).
- Instituto Municipal de Historia de Barcelona (I.M.H.B.).

NOTAS

- (1) A pesar de tales propósitos, terminada la vinculación de los Girona con la compañía, ésta decidiría abandonar la prolongación a San Juan de las Abadesas y dirigirse hacia la ciudad de Gerona.
- (2) En principio, los impulsores de este ferrocarril habían planteado la posibilidad de un entendimiento con la compañía del Camino de Hierro del Centro para aprovechar la línea que ésta construía entre Barcelona y Martorell, prolongándola por Piera e Igualada hasta Cervera, desde donde continuaría a Lérida para internarse luego en Aragón.
- (3) Después de que la compañía de Granollers asignara a este servicio sus locomotoras N.ºs. 1 y 2, así como diverso material remolcado, no tardarían en generarse algunas tensiones. Por lo que a las locomotoras se refería, debido a la escasez de su parque y a lo prolongado de la situación, las exigencias a la de Zaragoza para que se dotara de sus propias máquinas y las amenazas de retirar las suyas, irían aumentando. La tardanza en recibirse el material encargado, llegaría a hacer necesaria la intervención del gobernador civil para evitar la suspensión del servicio en la línea de Sabadell.
- (4) Diario de Barcelona. N.º 167. 16 de Junio de 1857.
- (5) Sociedad Ferrocarril de Barcelona a Zaragoza. Memoria leída en la Junta General de Accionistas [...]. Celebrada el día 7 Marzo 1858. Barcelona. 1858.
- (6) Sociedad Ferrocarril de Barcelona a Zaragoza. Memoria leída en la Junta General de Accionistas [...]. Celebrada el día 6 de Marzo de 1859. Barcelona. 1859.
- (7) A pesar de la llegada a Zaragoza, la compañía seguía sin línea propia entre Moncada y Barcelona. En este trayecto utilizaba la de la compañía de Granollers, así como su estación término. Tras diversas posibilidades, la compañía construyó su propia línea, lo que le permitió explotar -a partir del 21 de Marzo de 1862- la totalidad del trayecto entre Zaragoza y Barcelona.
- (8) La decisión de construir la locomotora se adoptó en la sesión de la Junta de Gobierno celebrada el 6 de Septiembre de 1853. El acuerdo se tomaba poco más de seis meses después de que fuera inaugurada -el 27 de Febrero- por la compañía del ferrocarril de Mataró, la que había sido la primera de las locomotoras que se construirían en España.
- (9) En 1947, la fusión de Material para FFCC. y Construcciones S.A. con Construcciones Devis S.A., de Valencia, daría lugar a la constitución de Material y Construcciones S.A. (MACOSA).
- (10) La compañía del ferrocarril de Zaragoza había cambiado en 1861 su denominación por la de Ferrocarril de Zaragoza a Barcelona.