

El Cremallera de Núria y el Valle de Vall de Núria

El Valle de Vall de Núria es un valle pirenaico que forma parte del municipio de **Queralbs**, en la provincia catalana de **Gerona**. La palabra Núria procede del euskera, debido a que este idioma se habló en una gran parte de los Pirineos y al parecer, su significado es **“aquella nacida en un valle entre montañas.”** Otros historiadores también han identificado el origen de la palabra Nuria en el hebreo (Nurya / Nura), que a su vez deriva del arameo (Nehiy), que significa “iluminación,” “sabiduría” (de Dios). Aislada entre el llano y las grandes cimas, Vall de Núria es considerada desde la antigüedad un **lugar de soledad y reposo**. El Valle, situado a una altitud de 2.000 metros sobre el nivel del mar, es accesible por medio de un ferrocarril de Cremallera (la Cremallera de Núria) o bien siguiendo alguno de los caminos de montaña que llegan a Núria.



Cremalleras Suizas en Cataluña

En Cataluña hay solo dos Cremalleras: [el Cremallera de Montserrat](#) y [el Cremallera de Núria](#).

Los primeros proyectos, hacia el año 1917, plantearon la construcción de un funicular, un teleférico o, incluso, la prolongación de la carretera desde Queralbs. En el año 1924, **la sociedad Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes (F.M.G.P)**, propietaria del Cremallera de Montserrat, inició los estudios para construir un ferrocarril de Cremallera desde la estación [Ribes de Freser](#) hasta el **Santuario de Gil**. El curso del río de Núria, desde la población de Ribes de Freser, pasando por Queralbs y llegando hasta el Santuario de Gil, se convirtió en un reto importante que puso a prueba y llevó a **lo mejor de la ingeniería catalana** para hacer realidad el proyecto del Cremallera de Núria. En **1928**, la compañía inició los trabajos de construcción de la línea tanto en Ribes como en Núria. Al mismo tiempo, se encargó la adquisición del material motor y móvil y los equipos para la electrificación de la línea, que se acabaron comprados a **la empresa suiza Brown Boveri (BBC)**. La construcción de la Cremallera, que se prolongó durante más de tres años, se convirtió en una de las obras ferroviarias más complejas hasta entonces realizadas en Cataluña. Durante los últimos meses de construcción, llegó el parque de material motor y móvil que permitiría el próximo inicio de la explotación de la línea. Este estaba formado por 4 locomotoras eléctricas, 15 coches de viajeros, 6 vagones de mercancías y 1 quitanieves. Las **locomotoras eléctricas** (serie E-1 a E-4) habían sido construidas por las **firmas suizas SLM y BBC en 1930** y fueron bautizadas con los nombres Virgen de Núria (E-1), Obispo Guitart (E-2), José Rogent (E-3) y Ramón Albó (E-4). También la **máquina quitanieves** fue **construida en Suiza** por los mismos constructores de las locomotoras eléctricas, **SLM y BBC**.

La **inauguración** oficial del Cremallera de Núria tuvo lugar el día **22 de marzo de 1931**. Con esta inauguración, la línea se posicionó como **uno de los ferrocarriles de montaña técnicamente más avanzados de todo el mundo**. Además, la estación de invierno de Núria creció en fama e importancia y comenzó a acoger la celebración de **varios campeonatos de esquí**.



Sin embargo, al poco tiempo con la llegada de los **años treinta y la crisis económica mundial**, el Cremallera de Núria, un ferrocarril exclusivamente turístico, y la compañía F.M.G.P, empezaron a enfrentarse a dificultades. Más adelante, el estallido de la **Guerra Civil en 1936** condicionó gravemente el funcionamiento normal del ferrocarril. Al finalizar la Guerra Civil, el Cremallera volvió a funcionar regularmente, pero como si la fatalidad le cayera encima, entre 1940 y 1942, el servicio se vio gravemente afectado por **dos terribles inundaciones**. Además, durante toda la posguerra viajar a Núria fue bastante difícil dado su carácter de **ferrocarril fronterizo**. Se necesitaba un salvoconducto para acceder a la línea, y las romerías y peregrinajes tenían que ser autorizados. Esta situación, que ocasionaba enormes dificultades en la Compañía, no fue derogada hasta el año 1954. Durante la **década de los sesenta**, el Cremallera de Núria vivió una **época de esplendor** – el nacimiento de turismo extranjero y el aumento del nivel de vida en el interior, que permitía a la población viajar, hicieron crecer notablemente el número de viajeros del Cremallera. Sin embargo, el éxito de la demanda no fue suficiente ni sostenible.



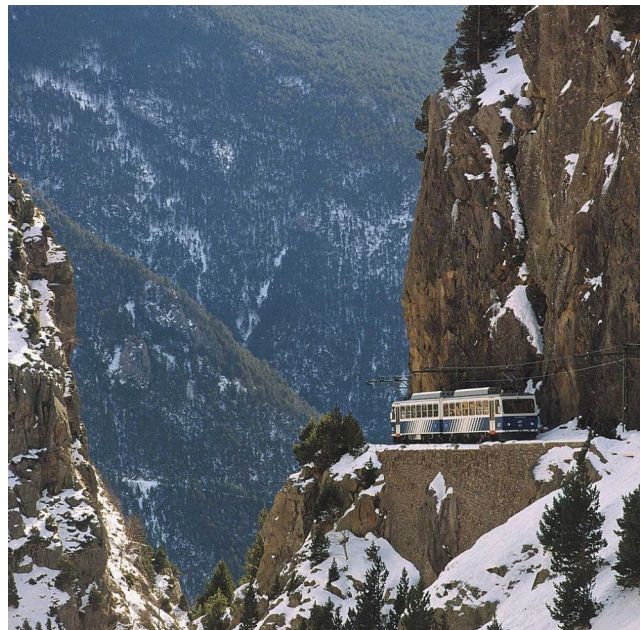
La infraestructura del Cremallera requería **importantes obras de mantenimiento y mejora** que la compañía no podía asumir. Por este motivo, se iniciaron las negociaciones para traspasar la propiedad de la línea a la **administración pública**. La compañía **F.M.G.P y la Generalitat de Cataluña** llegaron a un acuerdo en el **verano de 1981**. Acto seguido, a principios de 1983, la Generalitat encargó un informe técnico sobre el estado del material y las instalaciones del Cremallera a un grueso de **ingenieros suizos** y, a continuación, se estableció un **plan de modernización**, tanto técnica como empresarial, destinado a **mejorar la seguridad de la infraestructura y aumentar**

su rentabilidad social y económica. La reconstrucción general de las instalaciones y la adquisición de en los trenes, y culminó el **1 de enero de 1986** con la **integración de la línea en la red de los [Ferrocarriles de Cataluña \(FGC\)](#)**.

FGC supuso la implementación de un **nuevo estilo de gestión** basado en la mejora progresiva del servicio y la oferta turística, así como en el mantenimiento, renovación y modernización constante del material y de las instalaciones. Por ejemplo, los **nuevos automotores de [Stadler](#)** modernizaron la flota de trenes del Cremallera.

Actualmente, el parque de material motor y móvil del Cremallera de Núria está compuesto por 5 automotores eléctricos, 1 locomotora diésel, 1 locomotora híbrida, 7 coches de viajeros, 1 quitanieves y 18 vagones de mercancías y mantenimiento. Dada su **diversidad tecnológica y funcional**, este parque representa **uno de los más variados de los ferrocarriles de cremallera de Europa**.

Cuatro de los automotores (núm. A5 en A8) fueron construidos entre **Suiza y Barcelona** entre los años 1985 y 1994 y el restante (núm. A11) fue construido por la **empresa suiza Stadler** en el año 2003. La locomotora diésel (DM-6), construida también por Stadler en el año 2004, originalmente estaba destinada al Cremallera de Montserrat, pero fue trasladada a Núria en el año 2008. Asimismo, la locomotora híbrida (H-12) fue construida por **Stadler** en su fábrica de **Bussnang (Suiza)** en el año 2019, y puede circular tanto con tracción eléctrica como diésel. Además, 4 de los coches de viajeros han sido adquiridos como material de segunda mano del **ferrocarril suizo MGB**.



Convenio de colaboración entre Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), Vall de Núria y Jungfrau – Top of Europe

En 2011, **FGC y [Jungfrau](#)** firmaron un convenio para **hermanar ambas entidades**. El convenio tenía como objetivo colaborar conjuntamente en la **promoción y desarrollo** de actividades, programas y procesos de cooperación para promover y difundir las características y singularidades de las históricas operaciones ferroviarias con **modelos de gestión similares**. Además, el cometido también era crear oportunidades para compartir proyectos e iniciativas y **promover la cultura y las tradiciones de cada lugar**.

Visión de futuro

Actualmente, la línea que une Ribes de Freser con el valle de Núria realiza una travesía de **12.5 kilómetros**, superando un **desnivel de 1.000 metros en 40 minutos**. El Cremallera se convirtió en uno de los trenes **más conocidos** y en un **referente** entre los ferrocarriles de montaña de toda Europa, y desde entonces, la modernización de la cremallera ha sido constante.

Ante las **exigencias de sostenibilidad ambiental y social** que impone la sociedad del SXXI, FGC (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya) y la Generalitat de Cataluña han decidido emprender un **nuevo plan integral de modernización en Núria**. Su objetivo es que el Valle siga siendo uno de los **referentes turísticos del Pirineo** durante las próximas décadas, pero implementando un **estilo de gestión** cada vez **más sostenible**. Por ejemplo, la mini central hidroeléctrica ubicada en el Valle se ha puesto nuevamente en funcionamiento y los esfuerzos en el desarrollo del modelo de energía geotérmica que convertirá a Núria en un espacio natural de cero emisiones y sin residuos continúan. Con estos objetivos en mente y las acciones que ya se están llevando a cabo, el Valle de Vall de Núria, noventa años después de la puesta en funcionamiento de la Cremallera, se posiciona como **destino natural y de alta montaña** siempre en conformidad con la **sostenibilidad medioambiental**.



Según la **Presidenta de FGC**, Marta Subira i Roca, la celebración del **noventa aniversario del Cremallera** encuentra a la empresa en un momento de inversiones. Haciendo referencia a la **grave crisis climática** que todos vivimos, la Presidenta tiene como objetivo posicionar al Valle de Vall de Núria como un **referente de sostenibilidad** y de **gestión ambiental**. Ejemplo de ello es que, desde este año 2022, el Cremallera de Núria se mueve con **energía solar y no produce emisiones de CO2**.

Según la **alcaldesa de Ribes de Freser**, la Sra. Mónica Sanjaume, la historia del Valle siempre ha estado vinculada al ferrocarril. También la alcaldesa considera el **contacto con la naturaleza** y el **respeto por el medio ambiente** pilares fundamentales de la sociedad. Con el 90 aniversario del Cremallera, la alcaldesa celebra que, el Cremallera de Núria, un medio de transporte que **no produce gases contaminantes**, se convierta en el emblema del **turismo slow**, del que también el valle de Ribes de Freser es ya un referente en Cataluña.

¿Sabías que... la Virgen de Núria se exilió en Suiza? (1936-1941)

La Virgen de Nuria es una advocación mariana que se encuentra en el municipio de Queralbs. Cuenta la leyenda, que San Gil, un santo de origen ateniense, llegó al Valle de Vall de Núria alrededor del año 700 y esculpió entonces la primera imagen de la Virgen que escondió en una cueva al verse obligado a huir cuando los árabes invadieron la península ibérica.



Más adelante, en 1072, un peregrino llamado Amadeo llegó al Valle buscando la imagen de la Virgen según una revelación divina que él mismo había tenido en sus sueños. Amadeo se fue sin conocer el “tesoro” de San Gil, pero dejó construido un lugar de cobijo para los pastores. Estos acudían a la pequeña capilla dedicada a la Virgen de Núria, buscando protección para ellos y sus rebaños. Un buen día, según cuenta la leyenda, “un toro fogoso con el pelo rojo” empezó a golpear una pared de piedra con su pezuña. Los pastores que estaban en el valle en aquel momento supieron enseguida que aquello era una señal. Se dirigieron hacia donde estaba el animal y, con la ayuda de sus herramientas, perforaron la roca. Detrás del muro de piedra apareció una luz resplandeciente que procedía de una bella imagen de la Virgen.

Desde ese momento, Ella insiste en permanecer donde ha sido encontrada y sus devotos seguidores se ven obligados a construir un templo allí. Sin embargo, durante la Guerra Civil Española, por el temor de ser destruida, **un gerundense trasladó la imagen a Suiza**, para devolverla nuevamente al terminar la guerra. Una vez en Suiza, tras haber atravesado dos fronteras clandestinamente, la Virgen fue depositada en una caja en las oficinas de la **Union des Banques Suisses**. Hoy, la **réplica** que se hizo en su día, obra de un artesano protestante según algunas voces, sigue bien conservada en el **palacio episcopal de Friburgo**.