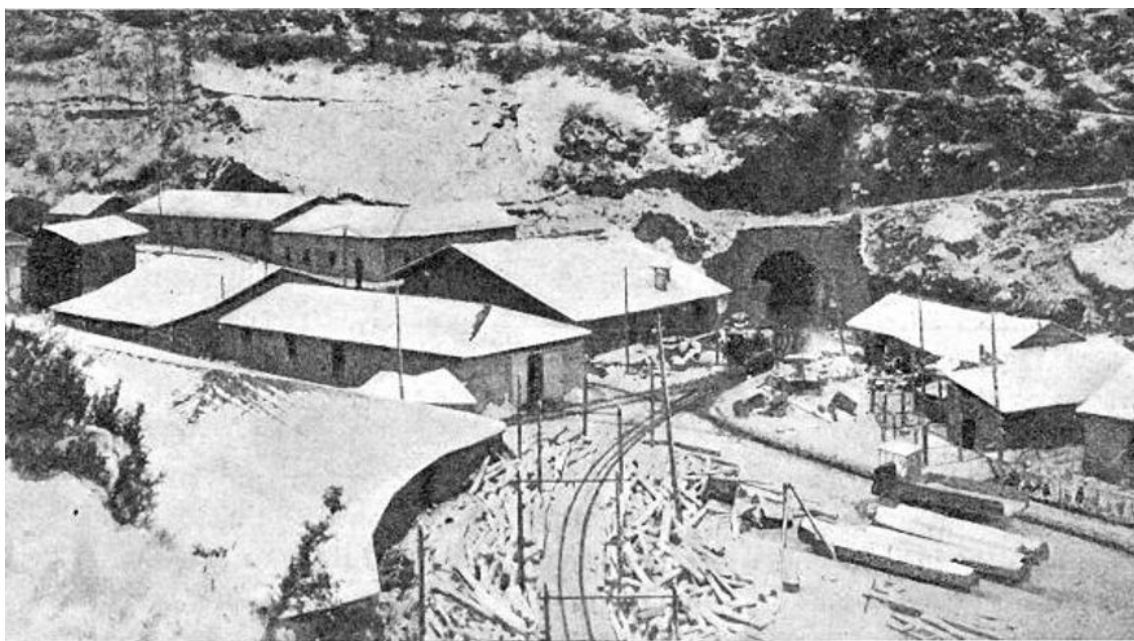


La complicada arribada del tren als Pirineus

La construcció del ferrocarril transpirinenc, a principis del segle XX, va suposar una millora ingent de les comunicacions al Ripollès i la Cerdanya, així com una nova connexió amb França; fer realitat aquesta línia, tanmateix, va comportar nombroses dificultats

A principis del segle XX, quan a l'hivern era habitual que l'acumulació de neu als Pirineus superés els dos metres d'alçada i compliqués les connexions per carretera, l'arribada del ferrocarril transpirinenc va suposar una millora ingent de les connexions al Ripollès i la Cerdanya. Una millora que, amb el temps, també permetria el desenvolupament turístic de zones com l'estació d'esquí de la Molina. El volum *Les comunicacions a través del Pirineu*, escrit per Lluís Garcia Rifà i editat per Ferrocarrils de la Generalitat, evoca la construcció de les línies ferroviàries dels Pirineus, algunes de les quals continuen funcionant avui en dia -com el traçat de Barcelona a Puigcerdà i La Tor de Querol- i d'altres s'han convertit en un atractiu turístic, com el Tren Groc, a la Catalunya nord.



2 El túnel de Toses, en construcció, entre els anys 1917 i 1918. 3 Primera estació de Puigcerdà, amb la locomotora «Las Navas» en primer terme.. F | M.T.I.L./COL·LECCIÓ LLUÍS GARCIA RIFÀ

Iniciativa francesa

Un dels projectes més ambiciosos va ser, sens dubte, el ferrocarril transpirinenc, que permetia connectar Catalunya amb França. Els primers projectes per a la creació d'un tren transpirinenc daten de 1835 i proposaven

fins a deu línies ferroviàries. Arribats a 1903, tanmateix, encara no s'havia tirat res endavant, fins que l'ambaixador de França a Madrid, Jules Cambon, va enviar una carta al govern espanyol amb l'anunci de la construcció immediata d'una línia entre Ax-les-Thermes i Ripoll. Tot i que els va agafar de sorpresa, Espanya ho va acceptar immediatament, ja que el trajecte empalmava amb la línia que s'havia construït al segle XIX per portar el carbó del Ripollès fins a Barcelona. Així, el 18 d'agost de 1904 es va signar el conveni definitiu entre els dos estats per a la construcció de tres línies: la transpirinenca, que aniria de Ripoll a Ax-les-Thermes passant per Puigcerdà; el ferrocarril de Zuera a Oloron, anomenat «el Canfranc» (que havia de connectar França i Aragó) i la línia de Lleida a Sent Gironç per Sort i el port de Salau, anomenat «el de la Noguera Pallaresa».



4 Inauguració del tram Ripoll-Ribes, el 1919. 5 Arribada del tren inaugural a la Tor de Querol, l'any 1929. 6 Construcció de l'estació de Queixans, el 1921. F | SANDRA ADAM AUGUER/LA Cerdanya Desapareguda

La línia de Ripoll a Ax-les-Thermes no partia de zero: anys enrere ja s'havien fet estudis previs de traçats similars que no s'havien acabat materialitzant. Tot i això, arribada l'hora de la veritat, mentre aragonesos i lleidatans van fer múltiples gestions per veure materialitzats els seus projectes, no va passar el mateix amb el cas de la línia de Ripoll. La Gaceta de los Caminos de Hierro de 8 de setembre de 1912 assenyalava: «Donde no hubo poco ni mucho entusiasmo por la construcción de la tercera línea, ha sido en Barcelona y Gerona [...]. Barcelona puede decirse que no ha hecho nada para la consecución de esta línea [...]». En canvi, qui sí que es va moure van ser les autoritats de la Cerdanya, com a part implicada en el traçat. Al final, subratlla Garcia Rifà, si la línia es va acabar construir va ser sobretot gràcies a l'interès de França, i molt especialment per l'impuls definitiu del ministre d'extersiors francès, Teóphile Delcassé.



La complicada arribada del tren als Pirineus

Unes obres llargues i difícils

La complicada orografia de la muntanya, tanmateix, va fer que els treballs no fossin gens fàcils. Al contrari. Sobre paper, el conveni de 1904 assenyalava que el recorregut havia de sortir d'Ax-les-Thermes, travessar el port de Puymorens a través d'un túnel, creuar la frontera per les rodalies de Puigcerdà i Bourg-Madame, travessar la collada de Toses a través d'un nou túnel i enllaçar a Ripoll amb les vies de Granollers a Sant Joan les Abadesses. Però cap empresa va veure clar dur a terme un macroprojecte d'aquestes característiques, de manera que totes les subhastes van quedar desertes. Finalment, van decidir dividir el traçat en onze seccions.

Les obres van començar pel túnel de Toses, que va resultar el tram més complicat de tots. «Va ser terrorífic el que va passar allà per poder-lo fer», recorda Garcia Rifà. Els treballs per a aquest tram es van adjudicar a l'empresa saragossana Corsini, Retuerta y Brunet l'11 de setembre de 1911, per 6,2 milions de pessetes. De seguida es van iniciar els primers treballs a la cara sud, alhora que es començava a construir la carretera sobre el vell camí de Baix de Toses al nucli de Planés, de vuit quilòmetres, per tal de poder transportar la maquinària. L'estiu de 1912 es va començar a perforar la cara nord, però van anar sortint esquerdes i més esquerdes que van arribar a fer trontollar el projecte, ja que no hi havia manera d'aturar-les. «El ciment s'esmicolava abans d'assecar-se, les bastides s'esfondraven, tot s'havia de tornar a fer...», recorda Garcia Rifà, que explica que el principal problema va ser la roca: «No és massissa, de manera que no aguanta i el ciment no s'hi agafa bé. Se'ls esmicolava a cada moment». L'any 1916, a més, hi va morir electrocutat un dels socis de la constructora, Hilario Jesús Retuerta, i el metge que el va atendre, el lleidetà Miquel Castells. Això va provocar que la concessió caduqués i que les obres s'haguessin d'interrompre durant dos anys.



La complicada arribada del tren als Pirineus

El 1918, els treballs van ser assumits per l'administració de l'Estat, i finalment el túnel es va calar el 28 de febrer de 1919 a les quatre de la matinada, amb un error de sis centímetres en l'alineació. No es va donar definitivament per acabat, però, fins el 19 d'octubre de 1921.

La resta de trams van comportar menys problemes, excepte el de Ribes al pont del Rigart (pont de ferro), on el traçat passava per la dreta del riu, per un terreny inestable i molt inconsistent, similar al del túnel. Finalment, després de molta insistència, el recorregut es va acabar canviant de vessant, fet que va obligar a rectificar altres trams: per exemple, l'estació de Toses ja estava construïda i va quedar obsoleta, de manera que se'n va haver de fer una altra.

Després de totes aquestes vicissituds, la línia es va anar inaugurant per trams i amb grans celebracions. El traçat Ripoll-Ribes va entrar en funcionament el 10 d'agost de 1919 amb una jornada que va comptar amb nombroses autoritats (el dia fins i tot es va declarar festiu a Ribes), la inauguració del recorregut fins a la Molina es va produir el 12 de juliol de 1922, el 3 d'octubre de 1922 es va fer una altra celebració per commemorar que el tren arribava a Puigcerdà i el 21 de juliol de 1929 es va inaugurar oficialment el recorregut des de Barcelona fins a La Tor de Querol.



La complicada arribada del tren als Pirineus

L'arribada del ferrocarril no només va suposar una millora de les connexions a la Cerdanya, sinó que també va permetre el desenvolupament del turisme, especialment a estacions com la Molina. A hores d'ara, Garcia Rifà veu «bé» la situació actual de la línia de Barcelona a Puigcerdà, tot i que considera que, si es millorés el servei, milloraria també el tràfic.

També observa amb bons ulls la proposta de l'associació Promoció del Transport Públic, que en els darrers mesos ha proposat la construcció d'una via des d'Alp fins a la Seu d'Urgell i, des d'allà, connectar amb Andorra. «Aquest projecte existeix des de fa cent anys», recorda. «T'imagines, poder anar de Barcelona a Andorra en tren? Això trauria molts maldecaps de la carretera. Potser als que venen gasolina a Andorra no els agradaria gaire, però per a la resta de persones aniria molt bé», indica. Per això, es mostra optimista: «Jo crec que és possible i que amb el temps es farà. És factible, tot i que és una qüestió de pressupost», assenyala aquest expert ferroviari.