

Puigcerdà viu el centenari del primer tren, aspirant a veure'l modernitzat

► La línia que connecta l'Estat espanyol i el francès és l'única vigent de les tres que va preveure el segle XIX

MIQUEL SPA, PUIGCERDÀ

■ La línia de tren entre Ripoll i Puigcerdà ha complert cent anys aquest mes d'octubre. El dia 3 d'octubre de 1922 un tren va fer per primera vegada el trajecte per la collada de Toses i va estrenar l'estació de Puigcerdà. Aquell fet va tancar un procés d'obres que va marcar una fita en aquell incipient segle XX i, alhora, volia establir una nova era en les comunicacions entre la península i la resta d'Europa.

La construcció de la línia entre Ripoll i Puigcerdà va suposar un avenç en el progrés del ferrocarril després de l'ús del vapor amb l'electrificació de tot el sistema i l'obertura del túnel de Toses. Es tracta d'un dels trams més excepcionals de la xarxa de línies fèrries de l'Estat pel traçat sinuós, per les característiques tècniques i pel repte en enginyeria que va suposar. El projecte, dissenyat ja a mitjan segle XIX, es va executar a principis del XX. La línia s'inicia a 700 metres d'altura a Ripoll i assoleix la cota de 1.494 metres al túnel de Toses, el punt més alt de tota la xarxa de tren convencional de l'Estat. El túnel del cargol suposa també un element excepcional en el sector ferroviari. La galeria fa quasi quatre quilòmetres en un trajecte helicoidal que el fa quasi únic. Es tracta d'un ascensor ferroviari que, en donar una volta sobre si mateix, permet als combois guanyar o perdre altitud, els 32 metres que hi ha entre les dues boques, en un tram curt de trajecte. L'estació de la Molina també és a 1.420 metres d'altitud, la més alta de l'Estat.

La línia de Puigcerdà és l'única de les tres que va dissenyar l'Estat espanyol per connectar-se ferroviàriament amb França i la resta d'Europa. L'any 1904 els dos governs van signar un conveni per desenvolupar tres connexions amb tren que travessessin el Pirineu, els quals s'havien de sumar als ja en funcionament de Portbou i Hendaià. D'aquelles tres propostes, dues ja venien d'unes dècades enrere, del 1885. Eren les de Canfranc, la de Lleida fins a Saint Gironès seguint el riu Noguera Pallaresa. Posteriorment s'hi va afegir la de Puigcerdà. Amb el refús del Parlament francès del conveni de 1885, els projectes de connexió van quedar frenats. L'Estat espanyol va construir la línia fins a Canfranc i, en canvi, la de les comarques de Lleida va quedar atu-



L'arribada d'un tren a Puigcerdà en la inauguració de la línia entre la Cerdanya i Acs el 1929

FONS JOSEP MARIA SAGARRA I PLANA

rada. En aquest context, el 1903 el projecte de Puigcerdà va prendre força amb una proposta de l'Estat francès per substituir la línia de la Noguera Pallaresa per la d'Acs-dels-Tèrmes i Puigcerdà. Va ser en aquest moment que França va co-

mençar a prioritzar la connexió amb Barcelona per Tolosa, l'Arieja i la Cerdanya. Es donava la circumstància que el tren ja havia arribat a Ripoll el 1890 i a Acs el 1888, dues estacions separades per 92 quilòmetres. Els avenços tecnolò-

gics de l'època i la possibilitat d'electricar la línia feien possible el projecte. Així, el 18 d'agost de 1904 es va signar a París un acord per a la construcció dels tres ferrocarrils transpirinencs, dels quals, el de Canfranc està actual-

ment fora de servei i el de Lleida va quedar aturat a la Pobla de Segur. Tant és així, doncs, que d'aquells tres projectes l'únic que es va concloure i continua avui en funcionament, més de cent anys després, és el de Puigcerdà i la Tor de Querol. Segons ha recollit l'Ajuntament de Puigcerdà per la commemoració del centenari, el 7 de setembre de 1907 el Govern de l'Estat espanyol va publicar oficialment la llei d'interès general per a la construcció de la línia entre Ripoll i la capital cerdana. L'11 d'octubre de 1908 es va publicar el plec de condicions per la subhasta pública, construcció i explotació de la línia. Després de dos concursos deserts, l'Estat va aprovar una nova llei que permetia l'Estat mateix construir la totalitat del traçat. La construcció es va fer en dotze trams per un import de 19,6 milions de pessetes. Per a l'arribada dels combois a la Cerdanya es van haver de superar, però, els reptes de l'estret de Ribes, el túnel del Cargol i el de Toses. Les obres van comportar esclavissades i accidents mortals en un escenari internacional amb la Primera Guerra Mundial i la consegüent escassetat de materials. Però les obres van continuar i l'agost de 1919 el tren va arribar a Ribes de Freser, el juliol de 1922 va arribar a la Molina i el 21 de setembre a Puigcerdà. La inauguració oficial es va fer el 3 d'octubre.

«Commemorem el centenari però recordem les mancances i la inversió que necessita»

M.S. PUIGCERDÀ

■ Les fotografies de l'època parlen d'un dia d'eufòria a Puigcerdà el 3 d'octubre de 1922 amb la inauguració de la línia de tren. Van participar en la rebuda del comboi, que havia sortit al matí de Barcelona, l'alcalde de Puigcerdà, Pere Pujol Capdevila, i el

bisbe d'Urgell, Justí Guitart. Cent anys després, l'alcalde, Albert Piñeira, ha emfatitzat que després d'aquella estrena hi ha hagut anys de problemes i manca de manteniment a la línia i un «traspàs a la Generalitat que cal completar». L'alcalde ha remarcat que el tren va suposar un impuls

a l'estiueig, el turisme i l'esquí a la Cerdanya. Amb tot, Piñeira ha demanat que «més que mai cal reivindicar el tren com a infraestructura del present i del futur; encara té mancances i hem de posar en valor la línia amb inversions i millores perquè sigui una alternativa al vehicle privat».



L'alcalde, Albert Piñeira, veu arribar el tren que commemora el centenari del primer comboi

M.S.