

## 100 anys de l'arribada del tren transpirinenc a la Cerdanya

Sandra Adam Auger i Martí Solé Irla

**El 12 de juliol de 1922, un cop travessat el flamant túnel de Toses, arribava el primer tren provinent de Ripoll a l'estació de La Molina. Vuitanta-tres dies després, el 3 d'octubre, un tren especial que duia la comitiva d'autoritats civils i militars entrà a l'estació de Puigcerdà, on, en una jornada festívola, van ser rebuts per una població emocionada i pel seu alcalde, Pere Pujol Capdevila, que donà per inaugurada la nova línia de Ripoll a Puigcerdà.**

### 1911. Arriba el primer tren a la Cerdanya

En una comarca separada administrativament per dos estats des del 1659 es donen sovint duplicitats i, malgrat les ambicions són semblants a un costat i altre de la frontera, els ritmes no sempre són els mateixos. Onze anys abans de l'arribada del tren a Puigcerdà, el primer ferrocarril havia arribat a la Cerdanya. Era la línia de Vilafranca de Conflent i s'inaugurà el 28 de juny de 1911 quan el primer tren s'aturà a l'estació de Bourg-Madame. Era un tren elèctric de tres rails, d'un metre d'amplada i inspirat en el metro de París. L'objectiu de la seva construcció era ben clara: millorar la comunicació entre Perpinyà i la Cerdanya escurçant-ne el temps, ja que fins al moment la diligència trigava sis hores fins a Prada i vuit hores i mitja fins a Perpinyà.

Aquest projecte tenia una finalitat socioeconòmica de primer ordre: havia de servir per al transport de mercaderies però també per al desplaçament de persones. Des de la Cerdanya es baixaven cap a la plana del Rosselló diverses mercaderies, entre elles llet i els seus derivats, patates, carns i embotits i també mitges i mitjons entre d'altres productes. A més, la vinculació entre la Cerdanya i Perpinyà era molt estreta ja que molts cerdans havien deixat la seva terra per treballar al

Rosselló, però tornaven per visitar la família, administrar les propietats si en tenien i passar l'estiu en alçada.

Fins a principis de segle XX, la Cerdanya es gaudia durant l'estiu i es patia durant l'hivern, quan nombrosos cerdans deixaven la vall per anar a pasturar els ramats a cotes més baixes o treballar a ciutat. A poc a poc, la voluntat de desestacionalitzar la Cerdanya s'imposà. Calia, doncs, un element que atragués el públic vers el final de la línia. Per això, el 28 d'agost de 1910 la Compagnie des Chemins de Fer du Midi posava la primera pedra del Grand Hôtel de Font-romeu. La idea original fou promoguda pel perpinyanès Albert Lafargue, professor de matemàtiques a París que passava les vacances a Font-romeu. Aquest hotel esdevingué l'atracció turística en un dels punts més alts de la línia a partir de la seva inauguració el 28 de juliol de 1913. Malauradament, la Primera Guerra Mundial interferí en l'èxit d'aquest projecte, que tancà les portes entre 1914 i la temporada 1918-1919, quan tornà a obrir per viure els seus anys de glòria. Més enllà del luxe de l'establiment, la pràctica dels esports d'hivern al voltant de l'hotel s'incrementà i acabà, inevitablement, en l'obertura de l'estació d'esquí de Font-romeu que coneixem avui.

Les obres de la línia coneguda popularment amb el nom de Train Jaune o Tren Groc foren una proesa a nivell tècnic. El desnivell que calia salvar fou tot un repte per als enginyers de renom del moment i va caldre la construcció de l'embassament de Les Bulloses, al peu del Carlit, per generar suficient electricitat per alimentar-lo. Foren líders del projecte el diputat per la circumscripció de Prada Emmanuel Brousse i l'inspector general de ponts i camins Jules Lax, que dirigí les obres realitzades per la Compagnie des Chemins de Fer du Midi començades l'any 1903 i acabades l'any 1927, quan finalment el tren arribà a l'estació d'Enveitg.

# Arqueologia Industrial

**Butlletí**  
d'Arqueologia Industrial  
i de Museus de Ciència i Tècnica



**Instantània de l'estació de Font-Romeu-Odeillo-Via el 28 de juliol de 1913, dia de la inauguració del Grand Hôtel.** Autoria desconeguda. Fons Josep Maria Castillo Gosa



**Un grup d'esquiadors a l'estació de La Molina vers 1925.** Autoria desconeguda. Fons Conxita Mondelo Coutado

## 1922. El transpirinenc oriental

A la Baixa Cerdanya, la voluntat era la connexió de la vall cerdana amb Barcelona. Ara fa cent anys que el tren connectà viatgers i mercaderies entre la vall cerdana i la capital catalana.

Per a l'inici del projecte fou clau el primer conveni francoespanyol per obrir connexions ferroviàries transpirinenques de l'any 1856 i ratificat el 1904, quan es concretarà en tres línies: la línia de Ripoll a Acs, anomenada del transpirinenc oriental; la de Lleida a Saint-Girons i la de Jaca-Oloron, que unia Saragossa amb Pau via Canfranc. Avui dia, només resta en servei la línia de Ripoll a Acs. Pel que fa a les dues restants, la de Lleida a Saint-Girons no es realitzà mai, ja que el 1951 s'aturà a la Pobla de Segur, i la de Jaca a Oloron, que s'inaugurà l'any 1928, deixà de funcionar el 1970 després d'un accident i un pont enderrocat al costat francès.

Des del primer terç del segle XIX es reivindicà la construcció d'una línia ferroviària, però no fou fins al 1864 quan l'enginyer John D. Barry redactà el primer projecte amb voluntat d'unir Barcelona amb la Cerdanya. Aquest projecte ja contemplava el traçat entre Ripoll, Puigcerdà, Acs i Tolosa. Altres projectes el seguiren amb propostes de traçats diversos, com el de 1881, que prolongava el tren de Ripoll cap a Gombren, Castellar de n'Hug i el coll de Jou, o el que proposà el cònsol de Dinamarca a Barcelona, estiuant a Puigcerdà i membre de la companyia Ferrocarriles Carboníferos de Catalunya,

German Schierbeck, amb un traçat per la Seu d'Urgell.

Més enllà d'aquests projectes inicials, qui posà fil a l'agulla fou Fèlix Macià Bonaplata, directiu de La Maquinista Terrestre y Marítima i director d'El Veterano, empresa dedicada a l'extracció de carbó a les mines de Sant Joan de les Abadesses. El 1854, quan el tren arribà a Granollers, el seu objectiu principal fou comunicar-lo amb Sant Joan de les Abadesses. L'any 1880, el tren arribà a Ripoll i a Sant Joan de les Abadesses i no fou fins al 1919 que feu cap a Ribes de Freser. Amb això, els desplaçaments entre Barcelona i Puigcerdà ja milloraren i a poc a poc els antics camins de bast que, per la collada de Toses, duïen a Cerdanya s'anaren adequant per fer-los transitables per als carros de transport de mercaderies i per a la diligència La Ceretana. Moltes vegades, però, havien de suportar interrupcions degudes a grans nevades o esllavissades. Pel costat del Ripollès, la carretera de l'Estat arribà al cim de la collada el 1880. A la Cerdanya, pintava que anava per llarg i una comissió de gent de la comarca, impulsada per Fèlix Macià Bonaplata va crear la Comisión Gestora para la Construcción de la Carretera del Collado de Tosas al Puente de Soler. Per finançar les obres s'establí un peatge a la Molina. Cap al setembre del 1880, els traginers amb els carros de mercaderies ja arribaven a la vila per aquesta via. Macià era un gran amant de la Cerdanya pels seus vincles familiars amb la comarca, on s'havia criat el seu pare i on ell pujava els estius per visitar la família cerdana. La carretera de l'Estat no va arribar a Puigcerdà fins al maig del 1916.

# Arqueologia Industrial

**Butlletí**  
d'Arqueologia Industrial  
i de Museus de Ciència i Tècnica

Pel que fa a les obres del tren, entre Ribes i Puigcerdà l'enginyeria realitzada fou d'una gran dificultat tècnica. El terreny hostil necessità la construcció de murs de contenció, ponts i túnels. Pel que fa a les estacions, la construcció s'adjudicà a l'empresa Cubiertas y Tejados de Víctor Messa Arnau, fill d'una cerdana nascuda a Bolvir.

El 3 d'octubre de 1922 una de les etapes del projecte es donava per acabada. Un tren carregat d'autoritats celebrava a cada andana l'arribada del ferrocarril amb la benedicció de la via i l'estació; tot plegat acompanyat per una orquestra que tocava per celebrar l'arribada del símbol de la modernitat.

## 1929. La internacionalització de la línia

No obstant això, el projecte no estava acabat, calia realitzar les obres d'unió entre Puigcerdà i Latour de Carol-Enveitg. Recordem que el conveni hispanofrancès sobre la construcció de les tres línies internacionals que travessarien la frontera amb França s'havia signat el 18 d'agost de 1904. La de Ripoll a Acs estava directament impulsada pel ministre d'Afers Estrangers de França Théophile Delcassé, estretament vinculat a Acs. El compromís fou que en un màxim de deu anys la línia havia d'estar construïda. Les obres començaren el 1911 i si bé havien anat avançant pel costat del Pimorent, els conflictes bèl·lics n'havien dificultat l'evolució. Per a la internacionalització de la línia i l'electrificació caldrà esperar fins al 1929, quan tant a Puigcerdà com a

### Primer edifici de l'estació de Puigcerdà, 1922

Josep González Comas. Fons Teresa González Bertran





## Obres de l'estació internacional de Puigcerdà, 1928-1929

Josep González Comas. Fons Teresa González Bertran

Latour de Carol-Enveitg s'inauguraren ambdues estacions internacionals, dos edificis de dimensions considerables construïts a finals dels anys vint.

El llibre *El Transpirinenc. Ripollès-Cerdanya-Arieja*, publicat per l'Editorial Efadós (2021), recull la història gràfica del Transpirinenc oriental a través de 160 imatges. Les instantànies procedeixen de fons familiars i arxius, i il·lustren les obres, les estacions i escenes de la vida quotidiana de la línia des de Ripoll fins a Acs entre principis del segle XX i els anys seixanta, passant per episodis tan importants com les condicions de transport entre Ribes i la Cerdanya a principis de segle, la inauguració de l'arribada del ferrocarril a Puigcerdà, la connexió internacional l'any 1929 i el

bombardeig de l'estació de Puigcerdà el 1938 durant la Guerra Civil espanyola. Un testimoni dels cent anys de la fi dels viatges a peu, en ruc, en mul o en diligència. En la memòria resta la neu, la pols i el mal d'esquena després d'hores transitant camins de muntanya.

## 1984. L'amenaça de tancament de la línia

A principis de 1984 a la Cerdanya es va viure un moment de tensió a causa de la ferma amenaça de tancament de la línia. Al mes de febrer, els diaris publicaren la notícia que el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones estudiava el tancament de la línia per ser deficitària. Durant



**Obres de l'estació internacional de Latour de Carol-Enveitg, 1928-1929**

Josep González Comas. Fons Teresa González Bertran

els mesos següents les notícies aparegudes als mitjans no eren bones. Xavier Bigatà, conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat, s'entrevistà amb el ministre Baron. Bigatà tornà de Madrid molt preocupat. Pel que fa a les actuacions de l'Ajuntament de Puigcerdà, el seu alcalde, Joan Llombart, i un regidor es desplaçaren a Madrid per parlar amb alts representants del Ministerio i van fer gestions prop del Consell d'Europa, que també es mostrà preocupat amb el possible tancament. Els sindicats ferroviaris també hi van tenir el seu paper, així com el diputat comarcal Josep Moliner.

Malgrat tots els passos a favor del manteniment del tren que van fer els ajuntaments de la Cerdanya, del Ripollès i d'Osona, la impressió general a les comarques afectades era que el tancament seria inevitable. Mentre a l'Ajuntament de Puigcerdà regnava un desànim total, una emissora de ràdio de Barcelona va trucar i entrevistar el regidor Salvador Torrent Masip, que en un moment de l'entrevista va dir que Puigcerdà se sentia abandonada i que en un proper ple de l'ajuntament es proposaria una revisió del Tractat dels Pirineus per tal que Puigcerdà passés a dependre de França. La notícia va caure a Barcelona com una bomba i seguidament una altra emissora va trucar a l'alcalde Llombart. Aquest, que no sabia res del que havia manifestat el regidor, quan se li va preguntar per les declaracions, lluny de desacreditar al seu company va contestar: "Ho estem valorant". Segons ens recorda Llombart, "tot seguit el

telèfon no va parar, de Barcelona, de Girona... fins i tot vam rebre amenaces anònimes".

També cal recordar una altra acció duta a terme per Joan Llombart, Salvador Torrent i Sebastià Bosom. Va consistir en la compra de 10.000 postals de Puigcerdà i la Cerdanya. Al darrere s'imprimí un text que demanava la continuïtat del tren. Anaven dirigides al president del Gobierno. No cal dir que es van esgotar ràpidament. Amb l'arribada massiva de les postals a la Moncloa es va saturar el registre d'entrada de correspondència. L'administració va contestar als remitents de les postals amb una carta en què es confirmava la continuïtat de servei des de Barcelona fins a la Tor de Querol. Una de les mesures adoptades per tal de potenciar la línia fou la recuperació del Tren Banc. Un comboi especial que acostava els esquiadors de la ciutat de Barcelona a les pistes d'esquí de Núria i de La Molina. Del funcionament d'aquest servei se'n té constància des dels anys trenta. Els primers trens amb els esquiadors sortien a les quatre de la matinada des de l'estació de França. El servei donat pel tren blanc no ha funcionat sempre, hi ha hagut alguns anys en què s'ha suspès. Actualment i durant la temporada d'esquí, Renfe té habilitat un tren semidirecte que només funciona els caps de setmana i els festius de desembre a abril.

## 2022: El ferrocarril a Cerdanya, avui

Tant la línia de Vilafranca de Conflent a La Tor de Querol com la de Ripoll a Acs es mantenen en servei. Pel que fa al ferrocarril elèctric de Vilafranca a la Cerdanya avui dia és merament turístic, ja que el recorregut dura al voltant de tres hores i compta amb nombroses aturades del servei sobretot durant la tardor, l'hivern o la primavera, quan es fan treballs de manteniment. El recorregut entre Enveitg i Vilafranca de Conflent té una durada de tres hores, la qual cosa en dificulta l'ús a diari, ja que la regió d'Occitània posa a disposició un autobús que fa el mateix recorregut en poc més de dues hores. Pel costat de la Baixa Cerdanya, avui la línia de Ripoll a Puigcerdà està integrada en la línia R3 de Rodalies, que va de l'Hospitalet de Llobregat fins a Latour de Carol. Per tant, la línia segueix essent transfronterera i internacional, ja que és el tren de Barcelona que entra en territori francès; de Barcelona a Latour de Carol en tres hores amb possibilitat d'arribar fins a París amb un sol canvi de tren.