

EL TRANSPIRINENC

RIPOLLÈS-CERDANYA-ARIEJA



EL TRANSPIRINENC

RIPOLLÈS-CERDANYA-ARIEJA

Sandra Adam Auger - Martí Solé Irla

 efadós®


Generalitat de Catalunya
Departament de Cultura
Arxiu Comarcal de la Cerdanya

EL TRANSPIRINENC

RIPOLLÈS-CERDANYA-ARIEJA

Col·lecció Catalunya Desapareguda

Primera edició: octubre 2021

© dels textos: Sandra Adam Auger i Martí Solé Irla

© del pròleg: Xavier Gil Pujol

© de les fotografies: diversos autors

© de l'edició: Editorial Efadós

© de la col·lecció Catalunya Desapareguda: Editorial Efadós

EDITORIAL EFADÓS

Carrer d'Edison, 3 - Nau A
Polígon industrial Les Torrenteres
08754 El Papiol (Baix Llobregat)
Telèfon 673 12 12
efados@efados.cat
www.efados.cat

Idea original, disseny i fotocomposició:

Editorial Efadós

Col·laboració:

Arxiu Comarcal de la Cerdanya)

Assessorament lingüístic:

M. Neus Doncel Saumell

Fotografia de portada:

AUTOR DESCONEGUT / Fons ALFONS ROMERO PRAT

Fotografia de la portadella:

ELIAS VIGUÉ / Fons CARMÉ LÓPEZ VIGUÉ

Procedència bitllets:

Col·lecció Martí Solé Irla

Acrònims:

ACCE (Arxiu Comarcal de la Cerdanya)
AFCEC (Arxiu Fotogràfic del Centre Excursionista de
Catalunya)
ANC (Arxiu Nacional de Catalunya)

ISBN 978-84-18243-57-8

DL B-17510-2021

Imprès a Catalunya

Tota forma de reproducció, distribució, comunicació pública
o transformació d'aquesta obra només pot ser realitzada amb
l'autorització dels seus titulars, salvant l'excepció prevista per
la llei. Si necessiteu fotocopiar o escanejar algun fragment
d'aquesta obra, dirigiu-vos a CEDRO (Centre Espanyol de
Drets Reprogràfics) - www.cedro.org

Índex

Pàg. 6

PRÒLEG

Commemoració i futur

Pàg. 8

INTRODUCCIÓ

El transpirinenc: un ferrocarril que trenca
l'aïllament de les valls

Pàg. 12

ABANS DEL FERROCARRIL

Després del turment del viatge,
gaudir de la Cerdanya

Pàg. 26

RIPOLL-PUIGCERDÀ

Acostar el progrés a la Cerdanya

Pàg. 104

CONNEXIÓ INTERNACIONAL

Dues estacions unides
per dues vies d'ample diferent

Pàg. 136

S'OBRE EL CAMÍ CAP A TOLOSA I PARÍS

Unes obres marcades
per la Primera Guerra Mundial

Pàg. 184

ÍNDEX ALFABÈTIC

Pròleg

COMMEMORACIÓ I FUTUR

XAVIER GIL PUJOL - *Catedràtic d'Història Moderna, Universitat de Barcelona*
Real Academia de la Historia / Reial Acadèmia de Bones Lletres de Barcelona

En la seva novel·la *Pilar Prim* (1906), Narcís Oller va relatar el lent viatge de la dama barcelonina fins a Puigcerdà en diligència des de Ripoll per la collada de Toses. Anys després, l'arribada del tren a la vila el 3 d'octubre del 1922 va significar una millora radical en les comunicacions i en la vida en general per a tota la Cerdanya. *La Vanguardia* i el *Diario de Barcelona* en van donar notícia detallada l'endemà, tot recollint aspectes dels actes oficials de benvinguda, del parlament del senyor alcalde, el doctor Pere Pujol Capdevila, i de les

celebracions i l'ambient de joia general. *L'ABC* hi va dedicar la primera pàgina el dia 6. El contrast entre el viatge en diligència i en tren va ser exposat amb to faceciós a l'auca *Els viatges a Cerdanya. Any 1922. Visca el progrés!*

L'orgull pel tren va ser transmès de pares a fills i encara actualment, quan en commemorem els cent anys, en subsisteixen testimonis i records. Amb una excel·lent selecció de fotografies i una acurada informació, aquest llibre de Sandra Adam i Martí Solé ha de servir per reviuere-ho i conèixer-ho millor.

Superades grans dificultats tècniques a causa de l'orografia, aquell era un pas de gegant per materialitzar

el projecte de tren entre Ripoll i Acs, ciutats on el tren respectiu havia arribat el 1880 i el 1888. Al costat de diverses iniciatives locals, el primer conveni francoespanyol per obrir connexions ferroviàries transpirinenques datava del 1856 i va ser ratificat el 1904 i concretat en tres línies: Ripoll-Acs, l'anomenat *transpirinenc oriental*, Lleida-Saint Gironès i Jaca-Oloron. La segona línia no es va completar per cap de les dues bandes (va arribar a la Pobla de Segur el 1951) i la tercera, oberta el 1928, va deixar de funcionar a la part francesa el 1970. La línia oriental va culminar amb l'arribada a la Tor de Carol des de Puigcerdà el 1928 i des d'Acs el 1929. És, doncs, l'única de les tres que continua operativa.

Els trens són alhora motor de progrés i joguina dels infants. Quan era petit, vaig tenir la fortuna de jugar, d'alguna manera, amb trens de veritat. M'encantava veure els trens que arribaven i marxaven de l'estació de Puigcerdà, també els francesos, fins que van deixar de fer-ho. Les maniobres de màquines i vagons, els ferroviaris que

els enganxaven... No van ser pas poques les tardes de disabte o de diumenge que vaig passar seguint atentament aquells moviments fascinants.

Com a net per part materna del doctor Pujol, sento una gran satisfacció a contribuir a la celebració del centenari de l'arribada del tren a Puigcerdà. I quan hi pujo o sento el seu xiulet, revisc aquell orgull i renovo el reconeixement cap a totes les persones que, amb grans esforços, ho van fer possible. I és que aquesta commemoració ha de constituir una promesa de futur.



Introducció

EL TRANSPIRINENC: UN FERROCARRIL QUE TRENCA L'AÏLLAMENT DE LES VALLS

Sandra Adam Auger i Martí Solé Irla

Ara que fa cent anys que el tren arribà a la Cerdanya, és un bon moment per recollir la història gràfica d'aquest mitjà de transport que connectà viatgers i mercaderies entre la vall cerdana, Barcelona i París. Ho fem a través de 160 fotografies, la majoria inèdites, procedents de fons familiars o arxius, que il·lustren la línia del tren transpirinenc des de Ripoll fins a Acs.

Aquest volum es divideix en quatre capítols. El primer explica com era viatjar fins a Cerdanya abans del ferrocarril i permet entendre'n la reivindicació històrica.

A peu, en ruc, en mul o en diligència, en la memòria resten la neu, la pols i el mal d'esquena després d'hores transitant camins de muntanya.

El 1864, John D. Barry redactà el primer projecte amb l'afany d'unir Barcelona amb Tolosa i París. El projecte no es realitzà però ja contemplava la via de Ripoll, Puigcerdà, Acs i Tolosa. El 1881 es proposà un projecte que prolongava el tren de Ripoll cap a Gombrèn, Castellar de n'Hug i el coll de Jou, i el 1890, German Schierbeck, cònsol de Dinamarca, estiuiejant a Puigcerdà i membre de la companyia Ferrocarriles Carboníferos de Cataluña, proposà que el tren passés per la Seu d'Urgell.



ELIAS VIGUÉ / Fons CARMÉ LÓPEZ VIGUÉ

LA PRIMERA LOCOMOTORA

A la pàgina anterior, arribada de la primera locomotora a Puigcerdà el 21 de setembre del 1922, un instant que el fotògraf Elias Vigué no es va voler perdre. Aquell dia, una multitud de veïns es reuniren a l'estació per celebrar-ho. El 3 d'octubre del mateix any, la línia quedà inaugurada.

ARC DE LA UNIÓN MERCANTIL

Coincidint amb l'arribada del ferrocarril a Puigcerdà, les entitats van voler commemorar l'esdeveniment aixecant diversos arcs. El de la Unión Mercantil es va situar a l'entrada de la vila, al carrer de les Escoles Pies. A la imatge es reconeix l'empresari local Josep Clerch Cayrol –amb canotier.



AUTOR DESCONEGUT / FONS FAMILIA BERTRAN-CLERCH

El 1922, el tren arribà a Cerdanya. Obrí camí Fèlix Macià Bonaplata, prohom vinculat familiarment a Cerdanya. Macià Bonaplata, directiu a La Maquinista Terrestre y Marítima, era també director d'El Veterano, empresa dedicada a l'extracció de carbó a Sant Joan de les Abadesses. El 1854, quan el tren arribà a Granollers, el seu objectiu fou comunicar-lo amb les mines de Sant Joan via Ripoll.

El segon capítol ressegueix les obres de la via, els túnels, els ponts i les estacions construïts entre Ripoll i Puigcerdà. Les obres s'adjudicaren a l'empresa Cubiertas y Tejados de Víctor Messa Arnau, fill d'una bolvirenca. S'insisteix en les imatges del 1922, que ens traslladen al primer tren carregat d'autoritats que va fer cap a Puigcerdà, amb veïns arreu i festa a cada andana.

El tercer capítol se centra en les obres d'unió entre Puigcerdà i l'estació de Latour de Carol-Enveitg, que culminà amb la internacionalització i l'electrificació de la línia el 1929.

Per acabar, el darrer capítol del llibre recull les diferents obres i parades entre Enveig i Acs.

Cada imatge va acompanyada de l'autoria –si es coneix–, la procedència i la cronologia, i d'una breu descripció en què s'aborden temes d'història, aspectes tècnics, anècdotes, accidents o vagues que succeïren durant les obres.

Cal recordar que inicialment hi havia tres projectes de ferrocarrils destinats a travessar els Pirineus. De la línia de Lleida a Saint-Girons només se'n construí una part, ja que el tren s'atura a la Pobla de Segur. La que uní Saragossa amb Pau per Canfranc i el túnel de Somport, inaugurada el 1928, va quedar interrompuda el 1970 després d'un descarrilament i la destrucció d'un pont. L'única supervivent és la línia de Ripoll a Acs, que ara fa cent anys. Caldrà esperar el 2029 per celebrar el centenari de la connexió amb França i l'arribada a Acs.



AUTOR: DESCONEGUT / FONS FAMILIA LLANAS (CAL MATATAM)

ABANS DEL FERROCARRIL

Després del turment del viatge, gaudir de la Cerdanya

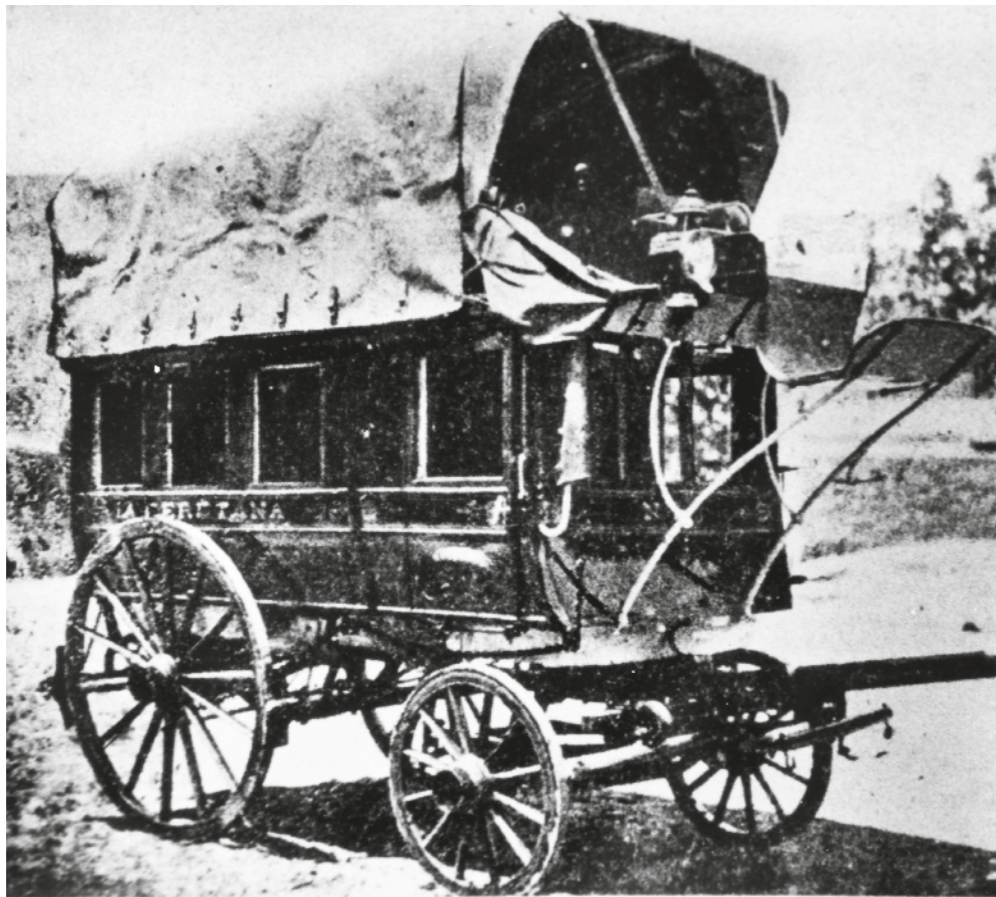
Els desplaçaments de Barcelona a Puigcerdà a finals del segle XIX van millorar d'una manera transcendental, primer, el 20 de juny del 1880 amb l'arribada a Ripoll del ferrocarril de Granollers a Sant Joan de les Abadesses, i després, el 10 d'agost del 1919, quan el tren arribà a Ribes de Freser. A poc a poc, els antics camins de bast que, per la collada de Toses, duien 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 esclavissades. 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 va crear la Comisió gestora para la construcció de la Carretera del Collado de Tosas al Puente de Soler. Un dels seus impulsors fou Fèlix Macià Bonaplata. Per tal de finançar les obres es va establir un peatge a la Molina. Cap al setembre del 1880, els traginers amb els carros de mercaderies ja arribaven a la vila. La carretera de l'Estat no va arribar a Puigcerdà fins al maig del 1916.

'LA CERETANA'

En aquesta pàgina, imatge de vers el 1908 de *la Ceretana*, la diligència que unia Puigcerdà amb Ripoll. Era tirada per sis egües que s'aturaven en diverses parades per fer el canvi de tir. El viatge per anar a buscar el ferro-carril a Ripoll podia durar entre deu i dotze hores amb parades incloses.

TRANSPORT DE MERCADERIES

A la dreta, el fotògraf va captar un grup de gent davant d'un dels carros que feien el transport de mercaderies des de l'estació de Ripoll fins a Puigcerdà a inicis de la dècada del 1910. Solien ser tirats per cinc o sis matxos o mules. Daniel Clapera Pujades en fou un dels conductors.



AUTOR DESCONEGUT / Fons CONXITA ISERN TABERNER



AUTOR DESCONEGUT / Fons ROSA DE MONTELLA