

# Ripoll-Puigcerdà, un futur incert

El 22 d'octubre de 1922 quedava oberta oficialment la línia de ferrocarril entre Ripoll i Puigcerdà. Fa, per tant, 75 anys. Aquest servei és el resultat del conveni signat entre els Estats espanyol i francès, de 18 d'agost de 1904, que preveia la comunicació ferroviària transpirenca per mitjà de tres línies: una pel Pirineu aragonès (Zuera-Oloron per Canfranc), una segona pel Pirineu lleidatà (Lleida-Saint Giron) i la gironina.

Va ser un procés lent. Primer el conveni; trigaria tres anys a ser ratificat. A les primeres subhastes per fer l'obra no hi va concórrer cap contractista. L'any 1911 és el mateix Estat el que enceta els treballs. Vuit anys després s'obre el tram Ripoll-Ribes de Freser de 13,5 km i poc més de 200 m de desnivell. En aquest punt s'enceta el tram més complicat i que demana més equipaments: túnels, ponts i obres de fàbrica. Malgrat

tot, només en tres anys tenim el tren fins a Puigcerdà. Però l'enllaç fins a l'estació francesa de la Tour de Carol no es completaria, malgrat la proximitat d'ambdós equipaments, fins set anys després, el 1929. França va argumentar que els efectes de la Gran Guerra havien dificultat sensiblement les possibilitats d'acció i les inversions que calia fer.

En el decurs d'aquests 75 anys, aquesta línia ha estat poc millorada. Ho recordaven, una vegada més, les autoritats del Ripollès i la Cerdanya que van viatjar en el tren especial que el darrer mes d'octubre va recordar aquests tres quarts de segle de servei. Per començar, el fet que sigui un tram de via única suposa una greu limitació per a la circulació. Certament al costat de l'espectacularitat de la línia, la més alta de l'Estat, en tracció convencional (el cremallera de Núria és el ferrocarril més alt, però la tracció és diferent), els seus túnels com el de Toses de quasi 4 km de longitud i el del Cargol, que supera un desnivell de 80 m amb un traçat helicoidal i entrada i sortida superposades per superar l'esmentat desnivell.

## Servei internacional

La primera realitat que tenim, al costat de la física i tècnica d'aquesta línia, és el seu caràcter d'enllaç internacional. És el recorregut més curt entre Barcelona i París. Però també és cert que el tram Ribes-Puigcerdà alenteix sensiblement el recorregut.

Aquesta vocació internacional de la línia s'estableix des dels seus orígens. El primer projecte

Estació de Puigcerdà.



establia que havia de tenir amplada europea, per facilitar una connexió directa amb el port de Barcelona. Però, per raons que caldria esbrinar clarament, no es va fer segons aquest projecte i les característiques tècniques de la via i del seu material són les normals en la xarxa peninsular. Aquest fet suposa una altra limitació de futur per a l'enllaç ferroviari internacional, Puigcerdà-La Tour de Carol.

L'evident situació deficitària de la seva explotació ha esdevingut com un peix que es mossega la cua: com que aquesta rendibilitat és baixa no s'hi fan inversions, situació que determina que el servei empitjora i, per tant, és menys utilitzat i els resultats són cada vegada més negatius. Cal recordar els intents per part de l'administració ferroviària espanyola de tancar aquesta línia, en repetits moments: 1978, 1984, 1986... La reacció popular ha estat immediata, amb accions cridaneres i viscudes, especialment les endegades per l'entitat «Net i Bonic», que ha sensibilitzat els habitants d'ambdues comarques per mantenir obert el servei (no es va evitar el tancament del ramal Ripoll-Sant Joan de les Abadesses) i fins les autoritats franceses que, igualment, havien deixat decaure la seva línia han reaccionat i avui, és notablement millor, en el seu conjunt (vehicles, manteniment de les estacions, horaris, etc.) que el tram de RENFE, fins a Ripoll.

### Més inversions

Els representants polítics del Ripollès i la Cerdanya que van

Estació de Ripoll.



participar en aquest tren dels 75 anys van aprofitar l'efemèride per demanar el de sempre: millores, i per fer-ho calen inversions. Però també que aquestes responguin a un programa. Què vol fer RENFE amb aquesta línia? Quin servei vol oferir? Quin programa s'ha previst?

Fins ara, cal dir que només s'han fet accions limitades i de poc abast. Fins s'ha utilitzat material retirat d'altres línies, material de circulació, vies, equipament de control, etc. És evident que manca una planificació efectiva, amb els seus terminis, prioritats, serveis a potenciar, etc.

Les possibilitats turístiques i d'enllaç pels usuaris residents a ambdues comarques és evident. Suposa un únic accés a centres de muntanya, des de Barcelona i el seu entorn metropolità, servit per ferrocarril. El tema de les mercaderies, ja hem assenyalat que està fortament condicionat per les realitats tècniques del traçat, és a dir el túnel del Cargol. Però també es podria establir quines prioritats caldrien en aquest tipus d'activitat; pensem en la producció d'aigua de Ribes, per exemple, que utilitza bàsicament la carretera per la seva exportació, quan la font és físicament al costat del tren.

Només en la mesura que totes les institucions implicades es posin d'acord a participar en la redacció d'un pla de futur per a aquesta línia tindrà garantit el seu futur. De moment, una vegada es van apaivagar els ressos d'aquest 75è aniversari, es va

tornar a un servei lent, poc atractiu i que només en les temporades d'esquí sembla sortir, tímidament, de la seva situació d'ensopiment. L'obertura formal dels ensenyaments universitaris a Vic, per exemple, converteix aquest centre en la Universitat natural de la Cerdanya i el Ripollès. Els estudiants són clients habituals del sistema ferroviari; ho veiem en el conjunt de la xarxa catalana. Però, sempre que aquesta i les altres demandes socials siguin presentades de forma coordinada, per part de totes les parts: ajuntaments, consells comarcals, Diputació, agents socials i el Govern català. Certament no serà gens fàcil que des del centralisme, que encara governa la gestió ferroviària a l'Estat, s'entengui quines són les demandes que es presenten per a aquesta línia que, vista des de Madrid i amb xifres a la mà, el que s'hauria de fer és procedir a la seva clausura.

Només en la mesura que des de Girona i des de Catalunya sapiguem presentar la realitat d'una necessitat social per mantenir aquest servei podrem avançar vers el centenari, no pas com una efemèride més, com la que ens disposem a viure l'any 1998, en el 150è aniversari del primer ferrocarril. Aquests esdeveniments han de ser referències, fites de futur. I el futur del tren transpirinenc, cal dir-ho, actualment, després de 75 anys de servei és, com a mínim, incert.

JOSEP VÍCTOR GAY