

# Cent anys de l'arribada a Puigcerdà del ferrocarril transpirinenc

Ben segur que, ara fa cent anys, les vaques cerdanes van aixecar el cap en sentir aquell artefacte que s'apropava perillosament esbufegant com un brau. De sobte, la tranquil·litat que durant segles havia caracteritzat aquesta vall es veia trencada pel so compassat i els xiulets d'un dels grans invents del segle XIX: el ferrocarril.

Text > VICENÇ ORTA I CALVET, llicenciat en biologia, entusiasta del ferrocarril i comissari dels actes commemoratius del centenari del tren a Ribes de Freser (1919-2019)

**E**l tren va arribar oficialment a Puigcerdà el 3 d'octubre de 1922. Tres anys abans, el 10 d'agost de 1919, ho havia fet a Ribes de Freser. Es tancava el primer i llarg capítol de la història d'aquest ferrocarril transpirinenc, que formalment havia començat el 1904 amb la signatura d'un conveni entre els governs espanyol i francès. Més endavant, com a fets destacables, vindria la connexió amb la xarxa francesa a la Tor de Querol el 1929, el projecte de 1928 per adaptar-lo a l'amplada de via europea fins a Barcelona i finalment l'amenaça de tancament el 1984.

El transpirinenc oriental o català, que és com es coneix la línia que uneix Ripoll amb Acs (Ax-les-Thermes), al departament francès de l'Arieja, és un dels tres recorreguts que van acordar els dos governs per travessar els Pirineus i complementar els ja existents de Portbou i Hendaia. Aquest acord, però, no va estar exempt de vicissituds

**FERROCARRILES DEL ESTADO**  
**Transpirenaico de Ripoll a Ax les Thermes**  
**Sección de Ripoll a Puigcerdà y La Tour de Carol**  
Oficinas: MADRID, Zorilla. 11 - BARCELONA, Cortes, 669 bis

Servicio de trenes que regirá a partir del 1.º de Julio de 1929.

Trenes descendentes				Trenes ascendentes			
Kilómetros	Preios de los billetes desde Ripoll	ESTACIONES	Horas	Kilómetros	Preios de los billetes desde Ripoll	ESTACIONES	Horas
1.º	2.º	3.º		1.º	2.º	3.º	
106	—	Barcelona Norte S	8:16 26	106	—	Ripoll Norte S	14:03
		Ripoll Norte LI	11:04 19 26			La Tour de Carol S	14:11
						Puigcerdà LI	7:40 15:20 16:57
						Puigcerdà S	7:46 15:26 17:11
						Alp-Lirig	7:55 15:36 17:31
50	90 060 45	Ripoll Transp. <sup>o</sup> S	7:10 16 19 34	142	55 170 130	La Molina	8:18 16:— 18:04
7	—	Campdevanall (Illa apart.)	7:26 10 10 11 25 19 42	203	65 240 180	Tosas	8:34 16:16 18:24
11	2	Baños de Ribas	7:42	285	10 340 255	Pianolas	8:51 16:32 18:43
14	2	Ribes de Freser	7:57 10 26 11 41 19 58	366	55 435 330	Baños de Freser	9:05 16:48 19:14
21	3	Pianolas	8:25 10 36 11 50 20 06	386	90 460 345	Baños de Ribas	9:10 16:53 19:20
30	5	Tosas	8:50 10 53 12 07 20 22	452	—	Illa (apart.)	9:19 17:02 19:50
36	6	La Molina	9:26 11 21 12 36 20 50	498	85 590 445	Campdevanall	9:24 17:07 19:58
42	7	Alp-Lirig	9:52 11 36 12 51 21 04			Ripoll LI	
45	8	Caixans	10:15 11 51 13 06 21 18				
49	8	Puigcerdà S	10:27 11 57 13 12 21 24				
		Puigcerdà LI	10:35 12 02 13 17 21 29				
		La Tour de Carol LI	13:33				
			13:41				

Coches directos

Coches directos

En los precios de los billetes no se ha incluido el importe de Seguro obligatorio para viajeros. El ferrocarril Transpirenaico, por las especiales condiciones del perfil del mismo, se ve obligado a limitar la composición de sus trenes correa y mixtos a un coche mixto de 1.º, 2.º y 3.º clase y uno de 3.º tipo ESTADO, o uno de 1.º y 2.º y uno de 3.º tipo ESTADO o NORTE. En el caso de que el número de viajeros fuera mayor que el de las plazas disponibles, no tendrán derecho los viajeros excedentes a que se condicione en otro tren especial, pudiendo recurrir el todo en el siguiente que tenga capacidad de la clase del billete que posean.

Todas las Estaciones de la línea de Barcelona a San Juan de las Abadesas en que tengan señalada parada los trenes 22 y 36 del Transpirenaico Ripoll-Puigcerdà con arreglo a las tarifas y condiciones vigentes.

A su vez, todas las Estaciones del ferrocarril Transpirenaico expedirán billetes directos y facultados especiales en los trenes 31 y 37 para todas las Estaciones de la línea de Barcelona a San Juan de las Abadesas en que tengan señalada parada los trenes 227 y 255 en las mismas condiciones.

\* El tren mixto número 32 se expedirá solamente los domingos y los días 25 de Julio y 15 de Agosto. Enlaza, con transbordo en Ripoll, con el tren número 26 para continuar desde Ripoll en el tren 32.

Servicio directo de viajeros y equipajes desde Barcelona a Marliña y Seo de Urgel utilizando los trenes 26 del Norte y 22 del Transpirenaico hasta Alp-Lirig o Puigcerdà y los automóviles de la Antea Alana Ordeñá, y viceversa, con billetes de la tarifa general y reducidos de la tarifa especial G. V. número 1 del Norte.

Billetes sencillos de expedición diaria, a precios reducidos, apartado A, número 1 de la tarifa especial de Gran Velocidad número 1 de la Compañía del Norte. — Los viajeros que procedan o se dirijan a la línea de Ripoll a Puigcerdà podrán utilizar los trenes 256-22, 264-36, 31-227 y 21-256 con billetes de la mencionada tarifa.

Las Estaciones de Barcelona, Vich, Mantiva, San Feliu de Torrold, Ripoll (Transpirenaico), Ribas y Alp-Lirig expenden billetes directos para Puigcerdà-Villa. — El Despecho. Central de Puigcerdà-Villa, expende billetes directos para las Estaciones indicadas.

Precio de los billetes de Barcelona a Ripoll y viceversa

TARIFA GENERAL			TARIFA ESPECIAL G. V. N.º 1 DEL NORTE		
1.º clase pesetas	2.º clase pesetas	3.º clase pesetas	1.º clase pesetas	2.º clase pesetas	3.º clase pesetas
1575	775	715	1055	775	470

Las combinaciones que podrán efectuar los señores viajeros con Francia por La Tour de Carol, son los siguientes:

Itinerario	Estaciones	Horas
Itinerario Barcelona-Ripoll-Puigcerdà-La Tour de Carol-Villefranche-Vernet-Les Bains-Perpignan	TREN 26-NORTE	Barcelona Ripoll S. 8:00 LI. 11:09
	TREN 22 TRANSPIRENAICO	Ripoll Puigcerdà S. 11:16 LI. 13:17 Puigcerdà S. 13:35 LI. 13:41
Itinerario Perpignan-Villefranche-Vernet-Les Bains-La Tour de Carol-Puigcerdà-Ripoll-Barcelona	TREN 463-MIDI	Perpignan Villefranche-Vernet-Les Bains S. 8:48 LI. 10:09
	TREN 3701-MIDI	Villefranche-Vernet-Les Bains Font-Romeu-Odeillo-Via S. 10:19 S. 12:16 LI. 13:31
TREN 3706-MIDI	La Tour de Carol Font-Romeu-Odeillo-Via S. 14:01 S. 15:20 LI. 17:04	
TREN 468-MIDI	Villefranche-Vernet-Les Bains Perpignan S. 17:15 LI. 18:42	
TREN 21 TRANSPIRENAICO	La Tour de Carol Puigcerdà S. 14:03 LI. 14:11 Puigcerdà S. 15:20 LI. 17:07	
TREN 288-NORTE	Ripoll S. 17:28	

>> Horaris i tarifes de juny de 1929, quan la línia Ripoll - la Tor de Querol encara era explotada per l'Estat.

(Foto: Arxiu Comarcal de la Cer danya)



>> Sota la mirada expectant d'alguns vilatans, el tren inaugural degudament engalanat passa per sota un arc de triomf, aixecat per a l'ocasió, abans d'entrar a l'estació de Puigcerdà, el 3 d'octubre de 1922. (Foto: ARXIU COMARCAL DE LA Cerdanya)

i canvis abans d'arribar al conveni de 1904, en què la diplomàcia i els interessos estratègics de cada país van tenir el seu paper.

### La gestació

Per entendre com es va arribar al conveni franco-espanyol del 1904 hem de remuntar-nos fins a unes quantes dècades enrere. A la segona meitat del segle XIX el ferrocarril experimentava una forta expansió i una teranyina de línies s'anava estenent arreu d'Europa. És en aquest context que, entre els anys 1865 i 1885, es van crear comis-

sions mixtes hispano-franceses amb l'objectiu de desenvolupar propostes per a la travessa dels Pirineus. A la Conferència Internacional que va tenir lloc a París el 1885 s'arribà a un primer conveni pel qual es construïrien dos ferrocarrils transpirinencs: un de més occidental, de Zuera (Saragossa) a Oloron, passant per Canfranc (Osca), i un de central, que enllaçaria Lleida amb Sent Gironç (Arieja), seguint el curs de la Noguera Pallaresa fins més amunt d'Esterrí d'Àneu, on travessaria la serralada pel port de Salau. Per a l'Estat espanyol, el traçat occidental era el prioritari, ja que significava un dels recorreguts més curts entre Madrid i París. En canvi, per a França, la prioritat era el segon, ja que constituïa un enllaç directe des de París amb el port de Cartagena, el punt més proper per via marítima al port d'Orà, a Algèria. No hem d'oblidar que en el darrer quart del segle XIX les grans potències europees van desenvolupar una intensa activitat colonial a l'Àfrica. Era, per tant, un acord equilibrat per a ambdós

països, atès que cada una d'aquestes dues línies satisfia els seus interessos particulars.

El tercer ferrocarril transpirinenc, l'oriental, no estava ni previst. La complexitat tècnica del traçat i la manca de raons estratègiques de cap dels dos països el feien inviable. Haurien de transcórrer divuit anys més perquè el 1903 entrés en escena d'una manera inesperada.

Però el conveni de 1885 no va arribar a ser ratificat pel Parlament francès per raons pressupostàries. Per part espanyola també hi havia certa oposició, sobretot del Ministeri de la Guerra, més aviat contrari a «permeabilitzar» els Pirineus per les conseqüències que això tindria en cas d'una invasió eventual. Així i tot, Espanya va continuar avançant en el traçat per Canfranc. En canvi, el traçat de la Noguera Pallaresa estava encara en fase de projecte, i això òbviament va provocar el recel i el malestar dels francesos.

No és fins al 1903 que es produeix un autèntic cop de teatre per part

**El tercer ferrocarril transpirinenc, l'oriental, no estava ni previst, però el 1903 va entrar en escena d'una manera inesperada**



dels francesos. En una carta enviada el 7 de març des del Ministeri d'Afers Estrangers al Ministeri d'Estat espanyol, es proposa de «substituir provisionalment» la línia de la Noguera Pallaresa per una de nova: la de Ripoll a Acs. Amb aquesta proposta, França deixava en segon terme els seus plans d'enllaçar amb el nord d'Àfrica i prioritzava en aquest cas un traçat que enllaçaria París amb Barcelona per la distància més curta, connectant alhora Tolosa de Llenguadoc amb les comarques industrialitzades de Barcelona i de la conca del Ter. En aquest punt, hi va tenir un paper decisiu el ministre d'Afers Estrangers francès, Théophile Delcassé, nascut a l'Arieja. Des del punt de vista pressupostari era una opció molt més econòmica, ja que el tren arribava a Acs des del 1888 i a Ripoll des del 1880 i, per tant, només calia construir els 92 quilòmetres que separen aquestes dues viles. D'altra banda, els avenços tècnics en la construcció de ferrocarrils i els avantatges de l'electrificació feien viable aquest traçat difícil.

De fet, pel cantó espanyol, ja hi havia alguns estudis que proposaven unir Ripoll i Puigcerdà. El 1865 la Compañía del Ferrocarril de Granollers a San Juan de las Abadesas va encarregar a l'enginyer anglès John D. Barry un primer traçat. El més rellevant, però, va

ser la concessió que el 1901 es va atorgar a Josep Ponts Constants per a la construcció d'un ferrocarril de tracció elèctrica i d'utilitat pública que, sortint de Ripoll, arribés a Puigcerdà.

Per tant, tot just començar el segle xx, ens trobem amb la coincidència d'un projecte aprovat d'àmbit local per enllaçar Ripoll amb Puigcerdà amb la sobtada proposta francesa de prioritzar el traçat internacional Ripoll-Acs, en detriment del Lleida - Sent Gironç, molt més costós i de poc interès per a Espanya des del seu plantejament inicial.

Com era d'esperar, la proposta francesa es va veure amb molts bons ulls per la part espanyola. Tant és així que les coses es van precipitar i el 18 d'agost de 1904 ja se signava a París el conveni definitiu que preveia la construcció dels tres ferrocarrils transpirinencs. Però mentre que per a les línies de Ripoll i Canfranc s'establí un termini de construcció no superior als deu anys a comptar de la ratificació del conveni per les respectives cambres parlamentàries, en el cas de Lleida - Sent Gironç aquest termini començaria a comptar un cop finalitzat el tram Lleida-Sort. I és així com el de Ripoll i el de Canfranc van ser construïts i inaugurats, amb retards significatius, mentre que l'altre no va arribar mai a Sort i es va quedar aturat a la Pobla de Segur, on va arribar el 1951.

El conveni va ser ratificat per les Corts espanyoles el 28 de gener de 1907. Per tant, els dos primers ferrocarrils transpirinencs havien d'estar finalitzats a finals de gener de 1917.

### La construcció

El 7 de setembre de 1907 es publicava a la *Gaceta de Madrid* (el BOE de l'època) la llei específica per a aquest ferrocarril d'interès general, i l'11 d'octubre de 1908 es publicava el plec de condicions per a la subhasta pública de construcció i explotació. Com que ja es disposava del traçat estudiat i concretat en forma d'avantprojecte per Josep Pont Constants, el qual serviria de base per al transpirinenc, es va determinar que, en cas que el mateix Pont no estigués interessat a participar en la subhasta, l'adjudicatari li abonaria la quantitat de 86.712 pessetes en què s'havia valorat el projecte. La concessió es faria per noranta-nou anys, amb una subvenció de 60.000 pessetes per quilòmetre, a part d'unes bestretes de 40.000 pessetes per quilòmetre que calia retornar. Les estacions previstes eren Ripoll, Campdevàrol, Ribes i Alp. I els baixadors, Aigües de Ribes, Planoles i Toses. Es preveia, però, la possibilitat de construir altres estacions i baixadors si el Govern ho sol·licitava. També s'obligava el concessionari a dipositar una fiança per valor de 905.477 pessetes, a

>> *Nombrós públic acompanya les autoritats i el bisbe de la Seu, Justí Guitart, en la benedicció del tren i de la línia el 3 d'octubre de 1922.*

(Foto: Arxiu Nacional de Catalunya a l'unya. Fons Branguli. )





construir una línia telegràfica, a transportar gratuïtament la correspondència oficial i privada, i també el transport gratuït de presos i penats. Les tarifes de transport de persones, mercaderies i bestiar venien també determinades en el plec de condicions. La primera subhasta va tenir lloc el 13 de gener de 1909 i va quedar deserta, com també la segona, el 15 de juny del mateix any.

Davant de la manca d'interès per part de les companyies ferroviàries, i tenint en compte el compromís assolit amb els francesos per construir la línia, el 30 de juliol de 1910 es va publicar una llei que permetria a l'Estat construir la totalitat del traçat amb càrrec als pressupostos generals si una tercera subhasta també quedava deserta, com així va ser.

Per construir la línia, es va dividir en dotze trams, que es van anar licitant entre diferents adjudicataris per un valor total de 19.601.269,39 pessetes. Les subhastes però, no es van fer simultàniament i es va prioritzar la del túnel de Toses, atès que era sens dubte l'obra més complexa de totes. Aquesta subhasta es va dur a terme el juliol de 1911, i va ser adjudicada a la societat Corsini, Retuerta y Bruned, domiciliada a Saragossa. La perforació del túnel va ser molt complicada, atesa la naturalesa inestable i variable del terreny, molt esquistós, amb esllavissades freqüents, que van obligar a revisar i reforçar revestiments. Es va haver de construir una carretera d'accés, una línia d'alta tensió des de la central hidroelèctrica de Queralbs, barracons per als treballadors i fins i tot un hospital per atendre els accidentats. Hi van perdre la vida desenes d'operaris, inclòs el director d'obres Hilario Jesús Retuerta, el maig de 1916, que morí electrocutat. La societat esmentada es va dissoldre i l'Estat va assumir els treballs de continuar les obres. El 28 de febrer de 1918 es va assolir el calament, set anys després de l'inici de les obres.

Les dificultats en la perforació del túnel de Toses i l'alimentament en altres trams de la línia van generar inquietud i frustració a la Cerdanya i el Ripollès, fins al punt que es dubtava que l'obra s'acabés algun dia. La Primera Guerra Mundial també va tenir un impacte negatiu degut a l'escassetat de materials, la incertesa econòmica i la paràlització de les obres pel cantó francès. Aquest estat d'ànim de la població el va



>> Un grup de viatgers posa per al fotògraf abans de pujar al tren a Puigcerdà el 1924. (Foto: Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya. Fons Cuyàs.)



>> La Molina el 1949, quatre anys abans que l'estació original patís un incendi. (Foto: Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya. Fons Cuyàs.)



>> Clients i treballadors del Balneari Montagut, a la vall de Ribes, esperen l'arribada del tren al baixador Aigües de Ribes, encara en construcció. (Foto: Museu Etnogràfic de Ripollès. Arxius Comarcals de Ripollès. Fons Nicolau Coma i Llitjós.)





>> Obres de construcció del túnel de Toses. Boca sud, amb les instal·lacions necessàries per donar servei als treballadors arribats d'arreu de l'Estat. (Foto: Museu Etnogràfic de Ripoll . Arxiu Comarcal de Ripoll . Fons Nicolau Coma i Llitjós. )

transmetre al Ministeri de Foment, el desembre de 1916, per carta, el diputat a les Corts per Puigcerdà Eusebi Bertrand i Serra. El nomenament de Francesc Cambó com a ministre de Foment l'any 1918 va donar un impuls definitiu a les obres i el tren va arribar oficialment a Ribes de Freser l'agost de 1919.

Tres anys més tard, el 12 de juliol de 1922, el tren va arribar a la Molina, i el 21 de setembre la primera locomotora entrava a Puigcerdà. La inauguració oficial va tenir lloc el 3 d'octubre del mateix any, no sense les reticències del Ministeri de la Guerra, que havia demanat demorar aquesta efemèride fins que no estigués construïda una fortificació de defensa a la boca nord del túnel de Toses, l'anomenat *Fuerte Ricardos*, que mai es va arribar a construir.

Restaven, però, encara set anys per a la connexió amb la xarxa de ferrocarrils francesa a fi que esdevingués formalment una línia internacional.

### Un dia de festa grossa

Com ja havia succeït a Ribes de Freser tres anys enrere, el dia de la inauguració a Puigcerdà va ser una gran festa per als cerdans, que feia més de divuit anys que esperaven el tren. Les expectatives, com és lògic, eren força altes. Arreu del món el ferrocarril era sinònim de progrés i generava llocs de treball directes i indirectes. Donaria feina a traguers, fondes i nous ser-

veis, i trencava definitivament l'aïllament que patia la comarca. S'havien acabat els transbordaments, primer a l'estació de Ripoll i després a la de Ribes, per fer el fatigós pas de la collada de Toses, ja fos en les diligències de La Ceretana o, més tard, en vehicles motoritzats.

El tren inaugural havia sortit de Barcelona ben d'hora al matí i va arribar a Puigcerdà cap al migdia. El bisbe de la Seu, Justí Guitart, va fer la benedicció corresponent i després la comitiva oficial, formada per autoritats civils i militars i enginyers de la línia, es va dirigir cap a l'església parroquial i l'Ajuntament. Des d'allà estant, l'alcalde, Pere Pujol Capdevila, va pronunciar unes paraules d'agraïment i felicitació enmig de l'ambient d'eufòria col·lectiva que impregnava tota la vila. Durant tot el dia els vilatans van poder gaudir dels actes festius organitzats per a l'ocasió: cercaviles, focs d'artifici, xaranga, sardanes, balls i teatre.

A partir d'aquell dia, dos trens diaris en ambdós sentits comunicaven Puigcerdà amb Ripoll, tot i que els passatgers havien de fer transbordament al tren de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, *Norte*, que explotava la línia Sant Joan de les Abadesses - Barcelona. A partir del juny de 1924 ja no va ser necessari aquest transbordament.

### La connexió internacional

Encara calia completar els 3,7 quilòmetres que faltaven per arribar a la Tor de Querol, on havia d'enllaçar amb els ferrocarrils francesos. També calia construir l'estació internacional, com preveia el conveni de 1904, que de fet eren dues, una en territori francès i l'altra en territori espanyol, unides entre si per dues vies, una de cada amplada. Els francesos van provar d'introduir-hi, sense èxit, una modificació per tal que només hi hagués una estació, ubicada en territori francès, amb l'argument que en el transpirinenc de Canfranc l'estació internacional estava situada en territori espanyol.

Ja abans de l'arribada de la línia a Puigcerdà, la ubicació de l'estació no havia estat lliure de discussió. La primera proposta va ser construir-la a tocar de la línia fronterera. Els tècnics militars s'hi van oposar perquè podia ser fàcilment bombardejada des del turó proper de Bell-lloc. La segona ubicació eren uns terrenys propers al Segre, al pla de Sant Marc, però també es va rebutjar per raons estratègiques i econòmiques, i finalment es va fixar la ubicació més a prop de la vila. Una estació provisional fou construïda per a l'arribada del tren el 1922 i la definitiva el 1927.

El tram entre Puigcerdà i la Tor de Querol i les infraestructures necessàries que compartien les dues administracions ferroviàries es van construir entre els anys 1922 i 1929, no sense entrebancs i negociacions per part de les comissions tècniques, que es reunien periòdicament per fer el seguiment de les obres i del cost. També durant aquest període es va electricificar la línia, tal com es preveia en el conveni de 1904, tenint en compte el traçat complicat, amb pendents pronunciats, nombrosos túnels i revolts de radi petit, que impedièren la circulació de locomotores de vapor de gran potència i, per tant, limitaven la capacitat de càrrega dels trens.

Es va decidir que la línia tindria un voltatge a 1.500 volts, el mateix que utilitzaven els ferrocarrils francesos, i més econòmic que el voltatge a 3.000 volts. Aquest fet, que va obligar a canviar les locomotores a Ripoll fins al 1965, i l'escassa potència instal·lada van condicionar negativament l'exploatació i el rendiment de la línia durant molts anys. Els treballs d'electricificació van acabar a finals de 1928, i el 21 de

juliol de 1929 es va inaugurar la connexió internacional, amb la presència del ministre d'Obres Públiques francès i el ministre de Foment espanyol. Es tancava un altre capítol de la història del ferrocarril transpirinenc català.

### Una oportunitat perduda

El novembre de 1927, el Consorci del Port Franc de Barcelona va adreçar una petició al Govern en la qual sol·licitava la construcció d'una nova línia d'amplada europea fins a la frontera francesa per evitar transbordaments de mercaderies, afavorir l'abaratiment de costos i convertir el port de Barcelona en un gran centre distribuïdor cap al centre d'Europa. El Consejo Superior de Ferrocarriles va valorar tres opcions: construir una nova línia, adaptar la de Portbou o adaptar la de Puigcerdà. Finalment es va decidir per aquesta darrera, després de considerar, entre altres raons, que era la línia més curta per connectar amb el nus ferroviari de París i amb els ports atlàntics. El Reial decret es va publicar el 18 de juliol de 1928, el mateix dia de la inauguració del transpirinenc de Canfranc, i preveia l'estretament de la via fins a la bifurcació de Montcada i des d'aquí una línia de nova construcció fins al centre de Barcelona. La conversió implicava reforçar ponts i altres elements per permetre el pas de combois més pesants, així com augmentar la potència elèctrica. Malauradament, aquesta transformació no es va dur mai a terme. La llarga crisi econòmica del 1929 i l'arribada de la Segona República, amb altres prioritats ferroviàries, van aparcar aquest interessant projecte.

### Evolució i amenaça de tancament

En els primers anys era l'Estat qui s'encarregava de l'explotació de la línia llogant els trens a Norte. A partir de 1929 ho va fer aquesta companyia, fins al 1941, que va ser integrada a RENFE.

El difícil traçat de la línia i el transbordament obligat van limitar des del primer moment el trànsit de merca-

deries internacional i va esdevenir més aviat una via de comunicació local i regional. On sí que va tenir un paper important va ser en la consolidació de l'estiueig i turisme de muntanya, tant a la Cerdanya com al Ripollès, i va esdevenir un aliat indiscutible en el desenvolupament de l'esquí.

L'administració ferroviària, però, mai la va considerar una línia prioritària i el seu manteniment al llarg dels anys va ser el mínim necessari, amb poques inversions, i les incidències sovintejaven.

L'any 1984, el Govern de Felipe González va incloure la línia de Puigcerdà a la llista negra de les anomenades «altament deficitàries» i va preveure'n el tancament a partir de l'1 de gener de 1985. De seguida es van organitzar campanyes de sensibilització a les comarques afectades, trens especials i reunions interfronteres. Fruit d'aquesta forta mobilització i de les negociacions polítiques, es va poder revertir la decisió de tancament. Així

**L'any 1984, el Govern de Felipe González va incloure la línia de Puigcerdà a la llista negra de les anomenades «altament deficitàries» i va preveure'n el tancament a partir de l'1 de gener de 1985**

doncs, conclouïa un altre capítol de la història d'aquest ferrocarril, un capítol que podria haver estat l'últim.

Els anys següents, es va viure una mena de ressorgiment. El 1987, RENFE va establir un servei ràpid anomenat *Pullman La Cerdanya*, amb cotxes de primera i segona classe i fins i tot cafeteria. Va durar cinc anys. També es van arribar a fer proves amb un Talgo, amb la possibilitat d'instal·lar un intercanviador a la frontera i d'establir una relació directa Barcelona-París.

Des de llavors, la línia ha sobreviscut fins als nostres dies amb més pena que glòria.

### Un patrimoni per conservar

El transpirinenc català té unes característiques que el fan excepcional: és la línia més alta d'amplada ibèrica, la que té les rampes més dures i l'única amb un túnel helicoidal. La seva història, el repte que va suposar-ne la construcció i la bellesa dels paratges naturals que travessa; tot plegat el fa mereixedor de ser considerat un veritable patrimoni ferroviari de gran valor, més enllà de la seva funció de servei públic imprescindible per a les comarques del Ripollès i la Cerdanya, i del seu potencial com a eix vertebrador de les regions interpirinenques.



>> Un tren descendent travessa el viaducte en revolt sobre el riu Rigat, entre Planoles i Ribes, abans que la línia fos electrificada. (Foto: Arxiu Comarcal de la Cerdanya)