

Lluís Garcia Rifa

EL FERROCARRIL TRANSPIRENAICO
EL PAS PER LA COLLADA DE TOSES

Les comunicaciones a través del Pirineo

Nº:

8



EL FERROCARRIL TRANSPIRENAICO EL PASO POR LA COLLADA DE TOSES

Las comunicaciones a través del Pirineo

ÍNDICE

CRÉDITOS

Primera edición: 2020

© de la edición: Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (2020)

Texto: Lluís Garcia Rifà

Fotografías:

Arxiu Comarcal del Ripollès (ACRI), Centre Excursionista de Catalunya (CEC), Wasowsky, Lucien Roisin Besnard, Fons Cuyàs, Argra, Àngel Toldrà Viazo (A.T.V.), Lawrence G. Marshall, Institut Cartogràfic de

Catalunya, Vigué Foto, Foto Vallvé, Bibliothèque Nationale de France, Le Pelerin, Phototypie Labouche Frères, Google Earth, La Il·lustración Catalana, Colecció J. Bertran, Arxiu Comarcal de la Cerdanya (ACC), Josep M^a Co de Triola, Bertran Editeurs, P.L. Laborda i Lluís Garcia Rifà.

Coordinación: Núria Codina

Diseño colección:
ESSA Estructura de Comunicació, SL

Maquetación:
ESSA Estructura de Comunicació, SL

Impreso: Impremta Pagès

ISBN: 978-84-09-29338-4

Reservats tots els drets. Aquesta publicació no pot ser reproduïda, ni en part, ni en tot, ni enregistrada en, o tramesa per, un sistema de recuperació d'informació, per cap mitjà ni per cap forma, sigui mecànic, electrònic, fotoquímic, electroòptic, magnètic, per fotocòpia, o qualsevol altre, sense el permís previ i per escrit de l'editor.



PRÓLOGO	pàg. 4	LOCOMOTORA ELÉCTRICA SERIE 1000	pàg. 23
LOS ANTECEDENTES	pàg. 6	EL FERROCARRIL DE ACS A LA TOR DE QUEROL	pàg. 24
LÍNEA DE ACS A RIPOLL	pàg. 8	EL TREN AMARILLO (<i>TRAIN JAUNE</i>)	pàg. 26
EL FERROCARRIL DE RIPOLL A LA TOR DE QUEROL	pàg. 8	LA HISTÓRICA VÍA DE COMUNICACIÓN DE RIPOLL A LA Cerdanya	pàg. 28
LAS SUBASTAS Y LA CONSTRUCCIÓN	pàg. 14	EL CAMINO DE CERDANYA	pàg. 28
INAUGURACIONES	pàg. 16	LA CARRETERA DE RIPOLL A RIBES	pàg. 30
RIPOLL-RIBES DE FRESER, 10 DE AGOSTO DE 1919	pàg. 16	LA COLLADA DE TOSES	pàg. 32
INAUGURACIÓN HASTA LA MOLINA, 12 DE JULIO DE 1922	pàg. 17	UNA CARRETERA PRIVADA	pàg. 34
INAUGURACIÓN DEL FERROCARRIL DE BARCELONA A PUIGCERDÀ	pàg. 18	LA CARRETERA «INTERIOR» DE LA MOLINA	pàg. 36
INAUGURACIÓN DE TODA LA LÍNEA DE BARCELONA A LA TOR DE QUEROL	pàg. 20	LOS HOSTALES DEL CAMINO DE CERDANYA	pàg. 38
LAS LOCOMOTORAS DEL TRANSPIRENAICO	pàg. 22	REFERENCIAS	pàg. 46
LA LOCOMOTORA DE VAPOR, TP1-TP7	pàg. 22		

Prólogo

EL FERROCARRIL TRANSPIRENAICO

CONECTAR, ACERCAR, INTERNACIONALIZAR EN EL S.XIX

El título recoge la vocación del país ayer, hoy y mañana. Con el objetivo de fomentar el desarrollo económico y social y de dar oportunidades a la gente que vive en Catalunya, independientemente de la zona donde viva. El país total, con

posibilidades infinitas solo condicionadas por el esfuerzo que cada uno le ponga.

La línea de ferrocarril de Ripoll a Puigcerdà o las carreteras de la Collada de Toses son infraestructuras que responden a esta vocación de ir más allá. Como también comparte esta vocación el cremallera de Núria que se le conecta. O las estaciones de montaña de La Molina o de Vall de Núria, que no se pueden entender sin la aparición previa del ferrocarril y de las carreteras que permiten acceder a ellas desde el resto del país.

Tanto en el caso de La Molina como en el de Núria, la llegada del ferrocarril hace un siglo supuso una revolución. Antes, ya había actividad en La Molina, ya se transitaba por el collado, ya se hacían peregrinaciones a Núria, pero después fue algo totalmente diferente. El servicio seguro, cómodo y rápido que ofrecía el ferrocarril transpirenaico permitió que en los años treinta del siglo pasado se pusiera en marcha el cremallera y que Núria se convirtiera en uno de los principales centros turísticos del Pirineo. También permitió que, en los años cuarenta, La Molina pasara a ser la primera estación de esquí dotada de remontes al sur de los Pirineos.

A Lluís García Rifà debemos agradecerle su paciente y constante trabajo de investigación. Trabajo gracias al cual nos ofrece un relato ameno y erudito de las vicisitudes de todo tipo que conllevó la larguísima gestación y la trabajada realización del ferrocarril transpirenaico y de las carreteras de la collada, incluidos los poco conocidos hostales que tanta importancia tuvieron en su época por el

servicio que prestaban y por las relaciones personales que fomentaban. Unas infraestructuras de comunicaciones que, hace un siglo, permitieron incorporar los magníficos valles de Ribes y de la Cerdanya al mundo moderno.

Las estaciones de montaña de FGC actualmente son motores esenciales de actividad y de sostenibilidad para las comarcas en las que se encuentran y, entre muchos otros aspectos, hacen de puertas de entrada a los parques naturales que las rodean. Economía, sostenibilidad, deporte, cultura, paisaje, biodiversidad, historia... y, sobre todo, futuro y oportunidades.

El futuro de la movilidad es el tren. El tren es garantía de desarrollo económico y de sostenibilidad ambiental. Necesitamos mejores infraestructuras que las que construimos hace 100 años. Más capacidad, menos tiempo de viaje, más comodidad, más estaciones. En definitiva más ambición. La acción necesaria para dotarnos de una línea de tren del siglo XXI. Entramos al siglo de las luces de la mano de los trenes, la energía eléctrica y el teléfono que llegaba a todos los rincones del país. Al siglo XXI entraremos con más trenes, energía limpia 100 % verde y conectividad en todas partes con 5G.

El pasado es una pista de lo que ahora debemos hacer. Adelante. Sigamos.

Ricard Font i Hereu

PresidentE de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

*Puigcerdà:
Primera estación,
Derribada el 1995.*



LOS ANTECEDENTES

Los primeros proyectos para la creación de los Ferrocarriles Transpirenaicos datan de 1835 y proponían diez líneas. El 17 de diciembre de 1884 se firmó un protocolo como acto preliminar de una «acta diplomática» que tenía que tener lugar el **13 de febrero de 1885**. Este es el primer gran acuerdo de convenio, base de las siguientes negociaciones, pero no se hizo nada. Estamos ya en 1903 y todavía está todo por resolver. Es en esta situación que «un verdadero *coup de théâtre*» precipitó la solución:¹ la carta que Jules Cambon, embajador francés en Madrid, envió al ministro de Exteriores español el **7 de marzo de 1903** contenía una propuesta completamente nueva que no esperaba el gobierno español. Anunciaba la construcción inmediata de un nuevo proyecto:² **la línea de Acs** (en francés, Ax-les-Thermes) **hasta Ripoll asumiendo «provisionalmente» el papel de «suplente» de la de Sent Gironç** (en francés, Saint-Girons) **a Lleida, hasta su finalización**. Cogió a todo el mundo por sorpresa. España lo aceptó inmediatamente, ya que se trataba de un trayecto que empalmaba con un tramo ya construido con comarcas más pobladas y desarrolladas.

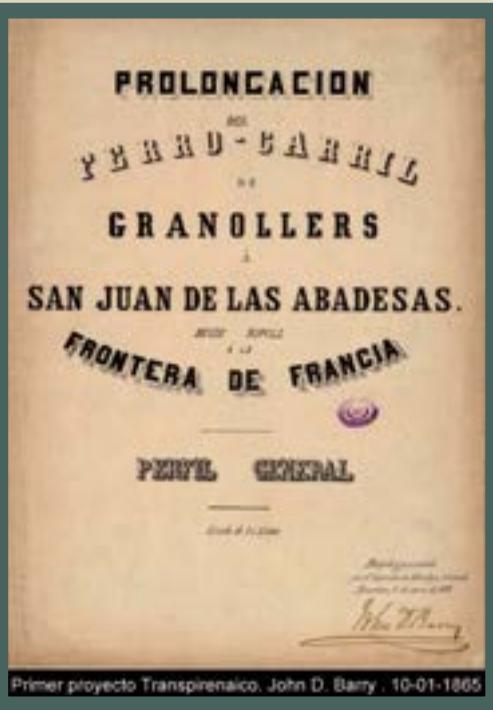
El **18 de agosto de 1904** se firmó el convenio definitivo con las tres líneas siguientes:

- Ferrocarril de Ripoll a Acs por Puigcerdà, que se llamó **«Le Transpyréneén»**.
- Ferrocarril de Zuera a Oloron, por el puerto de Somport, llamado **«el Canfranc»**.
- Ferrocarril de Lleida a Sent Gironç por Sort y el puerto de Salau, también llamado **«de la Noguera Pallaresa»**.

El Transpirenaico del Canfranc se inauguró solemnemente **el 18 de julio de 1928³** con la asistencia de Alfonso XIII y el presidente de la República francesa, Gaston Doumergue. El Ferrocarril de la Noguera Pallaresa empezó las obras el 7 de julio de 1910 y no se inauguró en la Pobla de Segur hasta el 13 de noviembre de 1951. La llegada a Sent Gironç tendría que esperar...



Estación de Ribes de Freser.
Vista panorámica.
Foto: Lluís Garcia Rifà (2011).



«Perfil General» del trazado Ripoll-Frontera. Tiene la fecha de 10 de enero de 1865. Primer estudio hecho por encargo de la «Compañía del Ferrocarril de Granollers a San Juan de las Abadesas» con domicilio social en la calle Atocha de Madrid, de capital totalmente inglés y firmado por el ingeniero inglés encargado de la construcción de la línea, John D. Barry, residente en París, de 35 años, muy conocido en Barcelona y que hablaba castellano.

LÍNEA DE ACS A RIPOLL EL FERROCARRIL DE RIPOLL A LA TOR DE QUEROL

Todo empezó el 23 de diciembre de 1857 (solo treinta y dos años después del primer ferrocarril de vapor del mundo, el Stockton-Darlington), cuando una real orden autorizaba a Leandro Pons Dalmau y José Fontseré Mestre a hacer estudios para construir un ferrocarril que saliese cerca de Ripoll y acabase en la frontera. Desconozco el resultado y todo quedó en un proyecto.

Con más medios, John D. Barry, ingeniero inglés de treinta y cinco años, por encargo de la Compañía del Ferrocarril de Granollers en San Juan de las Abadesas, hizo un proyecto muy cuidadoso, tanto que *La Voz del Pirineo* del 15 de agosto de 1880 decía: «Haciendo un poco de historia de los proyectos de ferrocarril de Cerdaña, diremos que en 1863, comisionado por la Compañía del ferrocarril de San Juan de las Abadesas, un hábil ingeniero estudió un trazado con tanta detención, que

para conocer perfectamente la situación que debería tener el paso del collado, estuvo largas semanas instalado en Tosas y en La Molina. Sus trabajos se extendieron hasta la frontera francesa por el lado de la Tour de Carol [...]». Finalmente, pero, a la compañía, que era inglesa, le declararon caducada la concesión el 8 de febrero de 1867.

Los ingenieros Miguel Moruve y Mariano Caldedera, de la **Catalana General de Crèdit**,⁴ hicieron otro estudio autorizado el 13 de abril de 1880. Se hizo eco de ello *La Voz del Pirineo* del 15 de agosto de 1880.⁵ El trazado era de Ripoll a Campdevàdol,



Esta estación corresponde a la Estación Monumental española del Transpirenaico, siendo la de la Tour la francesa. Al final no sirvió más que para vivienda de empleados del ferrocarril, ya que se utilizó la estación de la línea de Sant Joan de les Abadesses tanto para ir a esta población como a Puigcerdà. En los primerísimos tiempos se utilizó un edificio que estaba situado donde actualmente está la sede del Consell Comarcal del Ripollès.
Autor: Lluís García Rifà (9/6/1998).



Estación de Campdevàdol.
Tarjeta postal (1923).

la Pobla de Lillet, Castellar de n'Hug y Puigcerdà, por debajo del Collado de Jou. Aún hubo algún otro proyecto sin ningún efecto.

Para acabar cabe recordar un hecho del cual se hizo eco la *Gaceta de los Caminos de Hierro* del 8 de septiembre de 1912 y que hacía referencia al interés por la línea a Barcelona. Tanto los leridanos como los aragoneses hicieron múltiples gestiones con el objetivo de conseguir sus respectivos ferrocarriles, pero no sucedió lo mismo con el de Ripoll a Acs: «Donde no hubo poco ni mucho entusiasmo por la construcción de la tercera línea, ha sido en Barcelona y Gerona [...]. Barcelona puede decirse que no ha hecho nada para la consecución de esta línea [...]». En Barcelona y Gerona quizás no, pero en la Cerdaña.... De la publicación *La Cerdaña* del 3 de mayo de 1903: «De una carta que Mr. Delcassé, ministro de Negocios Extranjeros, en Francia, ha dirigido al Consejo General de



Tarjeta postal y foto de Lluís García Rifà (1922 i 2009).

Estación de Ylla, ya desaparecida.
Estación privada de la fábrica de cemento Ylla y Cia. que pertenecía a la fábrica Herand. Foto: Lluís García Rifà (1997).



Estación de Planoles.
Foto: Lluís García Rifà (2012).



Entrada sur del Túnel de Toses. Encima, el viejo «Camí de Baix» en Cerdanya. Foto: Lluís García Rifà (1983).

l'Ariège entresacamos y traducimos lo que sigue: “[...] El ministro de Obras Públicas acaba de ordenar, a instancias mías, el estudio de una nueva línea eléctrica y a vía normal entre Ax-Les-Thermes y Bourg-Madame a través del collado de Puymorens”. La importancia de esta línea y su prolongación por la parte de España hasta Ripoll y Barcelona responde a un interés nacional de primer orden [...]». La misma publicación, el 15 de septiembre de 1906 (con el convenio de 1904 ya aprobado), informa que, después de una reunión (mitin) que se hizo en Acs el día 20 de octubre presidida por Delcassé, este prometió venir a Puigcerdà. Así pues, el día 26 se presentó en la Guingueta d'Ix (en francés, Bourg-Madame) y fue recibido por el Consell Municipal con numerosas autoridades francesas y españolas. Después de un gran banquete en Escaldes y yendo ya hacia Puigcerdà, pasó por la Guingueta d'Ix, con las calles



Estación con el «Tren Blanco», campamento militar, autobús con cadenas para subir a la Pista Llarga, al fondo el Hotel de La Molina. Foto año 1949. Autor desconocido (1949).



Estación de La Molina reciente restaurada. Lluís García Rifà (24-4-2012).



Construcción estación de Alp. Foto: Wasowsky (alrededor de 1919).



Estación de Toses, primer proyecto con otro trazado. Foto: Lluís García Rifà (1983).



Estación de Toses. Foto: Lluís García Rifà (2009).



Locomotora a vapor Estado en la estación de Alp. Foto: Roisin (años 20).



Estación de Alp sin servicio y protegida con una reja. Foto: Lluís García Rifà (2012).



Primera estación de Puigcerdà. Construcción provisional. Desguazada en 1995. (1922-1995).

engalanadas llenas de banderas españolas y francesas, y fue obsequiado con ramos de flores. En Puigcerdà se construyó un monumental arco del triunfo coronado también por banderas de ambos países y con la inscripción: «**Transpirenaico Ax-Puigcerdà - Ripoll — Puigcerdà agradecida a los señores Delcassé, Lax y Brousse**». En fin, la fiesta fue grande y, aquí sí, se demostró un grandísimo interés en este ferrocarril. Repito: se hizo gracias al interés francés, principalmente con el impulso definitivo de Théophile Delcassé.



Queixans en 1985. Foto: Lluís Garcia Rifà (1985).



Puigcerdà - Estació i agulla. Puigcerdà 1985. Foto: Lluís Garcia Rifà



Estación de Queixans (Caixans) en construcción. Sandra Adam Auguer. La Cerdanya desaparecida (1921).



Puigcerdà - Dos unidades «Suisses», repintadas amarillas (1985).



La Tour de Carol. Primeros años de explotación. Foto: Argra (años 30).

LAS SUBASTAS Y LA CONSTRUCCIÓN

Primeros trabajos túnel de Toses. Vació de la bóveda superior. Autor desconocido (1912).



Ripoll - Cimientos del primer puente sobre el Ter. Fondo ACRI (alrededor de 1913).

Según el apartado primero del Convenio de 18 de agosto de 1904, la línea «partirá de Ax-les-Thermes; atravesará por túnel el puerto de Puymorens, pasará la frontera por las inmediaciones de Puigcerdà y de Bourg-Madame, franqueará por túnel el puerto de Toses y enlazará en Ripoll con el camino de hierro de Granollers a San Juan de las Abadesas». Todas las subastas quedaron desiertas, empezando por la del 13 de enero de 1909. Finalmente, se decidió dividir el trazado en 11 secciones (véase recuadro). Las obras empezaron por el túnel de Toses, la subasta de la construcción del cual se aprobó el 14 de julio de 1911. El 11 de septiembre las obras se adjudicaron a **Corsini, Retuerta y Brunet**,⁶ de Zaragoza, por 6 207 000 pesetas y seguidamente se iniciaron los primeros trabajos por la cara sur, al mismo tiempo que empezaba la construcción de la carretera sobre el viejo camino de Baix de Toses a Planés, de 8 km, para transportar la maquinaria. En el verano de 1912 se empezó a perforar por la cara norte.

El 20 de junio de 1912 aparecieron unes grietas en la progresiva 500 y siguientes hasta llegar a la 900, la cual se tuvo que cerrar con bóveda y contrabóveda. Después del primer kilómetro las grietas se multiplicaron, sobre todo en los 1 700 m. Todo ello hizo que el proyecto se tambaleara, ya que no hubo manera de parar las fisuras, el cemento se deshacía en mil pedazos antes de secarse, los andamios con troncos de 40 cm se derrumbaban, todo tenía que volverse a hacer, etc., a pesar de que en las paredes laterales había gruesos de más de 2 m. La situación provocó que viniera una comisión gubernamental de ingenieros, que, entre otras decisiones, determinó que, entre la progresiva 1 737 y la 1 800, el grueso en la bóveda y los estribos tenía que ser de 3 m! Otro inconveniente sobrevino cuando el 5 de mayo de 1916

murió electrocutado uno de los socios, Hilario Jesús Retuerta Toledano, de la contrata Corsini, Retuerta y Brunet, concesionarios de las obras, de 51 años y natural de Guadalajara, como también la muerte del médico leridano Miquel Castells Ferrer, de 26 años, que lo auxilió. No está documentado que fuese un suicidio. Esta situación provocó la caducidad de la concesión y la interrupción de las obras durante dos años. En 1918 los trabajos fueron asumidos por la Administración por parte del Estado. Finalmente, el túnel se caló el 28 de febrero de 1919 a las cuatro de la madrugada, con un error de 6 cm en la alineación. Se dio por terminado el 19 de octubre de 1921.

Con menos problemas se construyeron los otros tramos, excepto el quinto, de 4.729 m, de Ribes al Puente del Rigart (puente de hierro). El tramo pasa por la derecha del río por un terreno inestable y extremadamente inconsistente (parecido al del túnel). Ya desde un principio se solicitó que pasase por la izquierda del río, menos húmeda. Los túneles se hicieron con un verdadero bosque de maderas que, con todo, caían a menudo. También era una exigencia del Ministerio de Guerra, ya que se quería poder batir la línea desde la carretera. Después de mucho insistir, se consiguió el cambio de vertiente, con lo cual se tuvo que rectificar totalmente el trazado de los tramos sexto y séptimo (la estación de Toses ya estaba construida y quedó obsoleta). También se tuvo que construir un tramo metálico de 46 m (puente de hierro) y un viaducto bastante espectacular (puente de piedra) cerca de Planoles, de 24 m de altura. En Toses se construyó otra estación en la vertiente izquierda del río (la actual, en desuso y utilizada como restaurante).

Si bien cada tramo tiene su propia historia, se incluye una tabla con todos los datos esenciales de cada tramo a modo de resumen de esta obra.

Núm. Tramo	Mts.	Km.	Tramo	Subasta	Concesionari	Presupost	Import adjudicat
1	1.376,20	1.376,20	Estación de Ripoll fins la sortida del túnel de Calvari	25-01-1912 19 licitants	Salvador Serrano Tolosa - Barcelona	700.876,36	100.883,37
2	3.438,22	6.834,42	Sortida túnel Calvari fins por abans del túnel Nº 2	7-8-1912 13 licitants	Vicenç Marí Plana de Sant	363.363,80	271.734,81
3	3.233,13	10.047,55	Des del túnel Nº 2 fins fins fins Les Corves	16-9-1912 6 licitants	Lluís Salic i Clot de Ripoll	1.053.304,00	833.954,00
4	3.675,28	13.722,83	Des de les Corves a Ribes	28-7-1912 3 licitants	Juan Capriles de Grella - Bilbao	1.490.357,40	1.170.000,00
5	4.729,91	18.452,74	De Ribes fins al Pont del Rigart, inclòs	17-01-1912 10 licitants	Salvador Serrano Tolosa - Barcelona	2.287.305,40	1.790.586,70
6	3.033,00	21.505,74	Sortida pont del Rigart fins Espinosa.	09-08-1913 4 licitants	Lluís Salic i Clot de Ripoll	2.387.171,50	1.890.289,00
7	3.797,73	29.303,48	Des d'Espinosa a Toses (darrera túnel helicoidal)	25-10-1913 2 licitants	Antonio Uranga Larruga - Zaratun	3.083.238,80	2.890.000,00
8	3.515,87	34.819,36	Túnel de Toses	05-09-1913 6 licitants	Corsini, Retuerta y Brunet, de Zaragoza-Administració de l'Estat.	7.448.267,50	6.207.000,00
9	3.107,27	39.296,63	Des de la sortida túnel de Toses fins sortida darrer túnel	17-01-1912 6 licitants	Onofre Pont i Burga	3.288.430,82	1.890.949,00
10	3.238,23	42.534,86	Sortida darrer túnel fins al pont del Segre, inclòs	07-10-1912 4 licitants	Fraçcino Guàrdia Marqués - Valencia	530.200,38	388.899,00
11	3.465,31	47.830,29	Des del Pont del Segre, inclòs, fins 1 Km. abans Puigcerdà	8-10-1912 4 licitants	Fraçcino Guàrdia Marqués - Valencia	286.954,48	290.748,00
12	3.012,75	50.843,04	Des de 1 Km. abans Puigcerdà fins la frontera	12-07-1918 2 licitants	Indre Ramón Querrel de La Mota	1.878.657,82	1.777.218,30

Detalle de los tramos a construir en la línea. Ripoll - Puigcerdà. Fuente propia (1912-1918).

Estación de Ribes. Inauguración del tramo Ripoll - Ribes. Autor desconocido (1919).



Ribes. Paso de Les Coves. Tarjeta postal (1920).



Puente del ferrocarril en Les Coves. Foto: Lluís Garcia Rifà (2010).



Els Banyes de Ribes. Foto A.T.V. (años 20).

INAUGURACIONES RIPOLL – RIBES DE FRESER, 10 DE AGOSTO DE 1919

Con la asistencia de las autoridades locales y de alcaldes de la Cerdanya francesa, ingenieros, el obispo de Vic, etc., en Ribes se declaró día festivo para todo el pueblo. Se celebró la fiesta del «último tornillo», que consistió en el traslado y la colocación de las últimas traviesas, los tirafondos y las placas de unión del último tramo de vía.⁷ Tan pronto como fue inaugurado, el tramo quedó sometido a un reglamento específico, que, entre otras cosas, disponía que solo se podía utilizar para pasajeros y sus equipajes, que circularía un solo tren y que en sentido descendente debía detenerse obligatoriamente en la entrada del túnel de Ripoll y un guarda, con dos toques largos de corneta, autorizaría la marcha «a paso de tren». El jefe de estación de Ripoll despachaba billetes para el número de plazas disponibles. Una vez emitidas las señales, cerraba la puerta de la estación y subía al tren para hacer la revisión en marcha. Finalmente, el jefe de estación de Ripoll, «que será a su vez Jefe de Tren y de Ribas», comunicaba a Aigües de Ribes y Campdevànol el número de plazas disponibles, etc.



Diferentes épocas del paso de les Coves. Ribes de Freser (1911-1925-2014).

INAUGURACIÓN HASTA LA MOLINA, 12 DE JULIO DE 1922

El deseo de ver llegar el tren a la Cerdanya era tan fuerte que no se pudo esperar que llegase a Puigcerdà; por lo tanto, se hizo una inauguración hasta la Molina. Todo ello era debido a la voluntad del alcalde de Ceret Pere Pujol de ver el tren después de tantos aplazamientos, «reuniones, viajes, visitas, cartas, telegramas, influencias; todo se ha apurado, se ha removido y se ha molestado sin contemplaciones [...]».⁸ Así pues, **el 12 de julio de 1922**, con toda la pompa y un buen banquete al aire libre, se hizo la solemne inauguración de Ribes a la Molina, con un tren diario... todo justo menos de tres meses antes de llegar a Puigcerdà. Al acto de inauguración asistieron unas 2 000 personas y todos los pueblos de la Cerdanya estuvieron representados. El banquete oficial contó con ochenta y cinco comensales. Cuando el tren llegó a La Molina, se estableció un servicio de carruajes y automóviles, con la cual cosa las comunicaciones con la Cerdanya se acortaron extraordinariamente. Durante mucho tiempo, los billetes se despacharon en un vagón de ferrocarril, que estuvo muchos años en la estación de Puigcerdà. A partir de ese momento empezaba el desarrollo de la estación de esquí.⁹



Planols. El puente de hierro. Foto: Lluís Garcia Rifà (2011).

Planols. El puente de piedra. Foto: Lluís Garcia Rifà (2012).



La Molina. Llegada del primer tren de viajeros. Autor desconocido (1922).

Puigcerdà. Llegada del tren inaugural.
Paso por debajo del arco enramado.
Vigué foto (1922).



Puigcerdà. Llegada del tren inaugural.
Paso por debajo del arco enramado.
Autor desconocido (1922).



Puigcerdà. Expectación durante la inauguración del ferrocarril Ripoll - Puigcerdà. Autor desconocido (1922).

INAUGURACIÓN DEL FERROCARRIL DE BARCELONA A PUIGCERDÀ

El Diluvio del 5 de octubre de 1922 hizo una pequeña crónica —y una relación de asistentes— de la llegada oficial del ferrocarril a Puigcerdà, que en síntesis fue así: a las seis de la mañana del día **3 de octubre de 1922**, salió de Barcelona el tren que debía inaugurar la línea. La relación de asistentes era exhaustiva: un general, gobernadores, la guardia civil, ingenieros, políticos, alcaldes, un médico, un representante del Banco de España, etc. Una vez reunidos y presentados todos, subieron al tren formado por dos locomotoras de vapor, un ténder y tres coches, uno de los cuales era de primera clase. Las máquinas estaban adornadas con boj y banderas de España, Catalunya y Francia. A las 10 h llegó a Ripoll, donde los esperaba otro grupo de gente encabezado por el alcalde. Aquí estaban las autoridades de la provincia de Gerona: el gobernador civil, el presidente de la Audiencia Provincial, el inspector provincial de Sanidad, el alcalde de Gerona, el ingeniero jefe de los Transpirenaicos, Sr. Josep Maria Fuster. A las 10.10 h, el tren se volvió a poner en marcha en dirección a Puigcerdà, a donde llegó alrededor del mediodía con una gran solemnidad. Cerca de la entrada de la estación se había hecho un arco del triunfo con el lema «Loor y Gloria a España».

Entonces los viajeros con destino a la Cerdanya procedentes de Barcelona tenían que cambiar de tren en Ripoll, ya que la línea hasta Barcelona era de la Compañía del Norte, y la que llegaba a Puigcerdà, del Estado. Esta situación duró hasta el 15 de junio de 1924, cuando se empezó a hacer el trayecto sin transbordos, pero de la siguiente manera:

- **Tren Rápido de la Cerdanya:** Barcelona - Puigcerdà. Material del Estado. Salida de Barcelona a las 7.15 h, llegada a Ripoll a las 11.30 h y a Puigcerdà a las 13.30 h.
- **Tren Pirineo Exprés:** material de la Compañía del Norte. Salida de Barcelona a las 15.27 h, llegada a Ripoll a las 18.42 h y llegada a Puigcerdà a las 20.47 h.

A la vuelta, el Norte tenía una salida de Puigcerdà con un Exprés a las 9.11 h, pero hacía «parada y fonda», textualmente, para comer en Vic a las 12.46 h y llegaba a Barcelona a las 15 h. Por otro lado, el Rápido del Estado salía de Puigcerdà a las 15.22 h, llegaba a Ripoll a las 17.25 h y entraba a Barcelona a las 20.23 h (como puede apreciarse, el concepto de prisa no existía). En la estación de Alp había unos «automóviles expresos», que hacían la comunicación con Bellver, la Seu d'Urgell y Andorra.¹⁰ La empresa que prestaba el servicio era Alsina Graells, y lo inauguró el 27 de junio de 1928 en combinación con el tren que llegaba a Alp a las 13 h del mediodía y el que salía de la misma estación a las 15.15 h.¹¹



Puigcerdà. Expectación durante la inauguración del ferrocarril Ripoll - Puigcerdà. Autor desconocido (1922).

Puigcerdà. Expectación durante la inauguración del ferrocarril Ripoll - Puigcerdà. Fotos Vallvé (1922).



Arco en la cima del collado en homenaje a los constructores y a los impulsores del Transpirenaico. Postal (años 20).

INAUGURACIÓN DE TODA LA LÍNEA DE BARCELONA A LA TOR DE QUEROL¹²

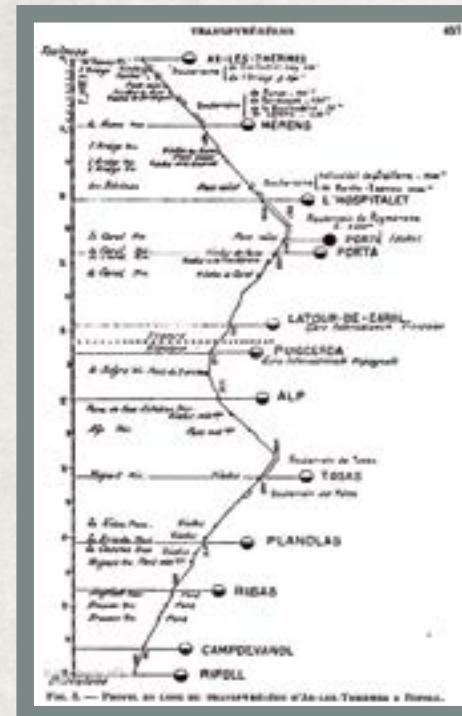
La Tour de Carol. Inauguración del ferrocarril con asistencia de los Sres. Forgeot y Conde de Guadalhorce, responsables de las Obras Públicas francés y español. Bibliotheque Nationale de France (1929).



Estamos a 21 de julio de 1929, domingo, día de la inauguración. El día antes, sábado, a las 22 h, había llegado a Puigcerdà Rafael Benjumea, conde de Guadalhorce, entonces ministro de Fomento, con su hijo Francisco, acompañados por el capitán general. Los esperaban el alcalde de Puigcerdà, Pere Pujol, los gobernadores civil y militar, el presidente de la Diputación, etc. Después de algunos actos protocolarios, se celebró un banquete en el Gran Casino, con la asistencia de más de ciento cincuenta personas. Aparte del alcalde de Puigcerdà, ofrecían el banquete los alcaldes de Llivia, Vilallobent, Urús, Ger, Meranges, Alp, Bolvir, Queixans-Urtx, Isòvol y Bellver.

Al mediodía del domingo, el tren con toda la comitiva salió en dirección a la Tor de Querol (en francés, Latour-de-Carol). Allí les esperaba la delegación francesa, encabezada por el ministro de Trabajos Públicos, Pierre Forgeot. Después del banquete, de los parlamentos, de los vivas, del brindis, etc., de rigor, ambas delegaciones se dirigieron a Puigcerdà. En correspondencia con el recibimiento en la Tor, les esperaba la banda del Regimiento Alfonso XII, que interpretó *La Marsellesa*. Acabado el acto, las delegaciones emprendieron el camino de vuelta.

Mediante un precontrato firmado el 4 de julio, hasta la Tor de Querol, la línea pasó a manos de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España – Norte, que no



Perfil de la línea Ax-les-Thermes a Ripoll.

la había querido construir nunca y que era propietaria de la línea de Sant Joan. Este contrato provisional establecía el sistema de liquidación de resultados hasta que la línea de Barcelona a la Tor de Querol fuera abierta al público con amplitud internacional. El contrato definitivo se firmaría una vez se cumpliera la condición anterior. Había todo un proyecto para cumplir

esta obligación, pero no se ha llegado a ejecutar nunca. Por otro lado, la estación de la Tor se equipó con la hipótesis de estrechar la vía española, objetivo que tampoco se ha cumplido.¹³

La Tour de Carol. Estación con una unidad eléctrica. Foto: Lluís Garcia Rifà (2009).



Puigcerdà. Inauguración del tramo Puigcerdà-La Tour de Carol. Autor desconocido (1929).



Llegada a la Tour del tren inaugural. Le Pèlerin, 4-8-1929.

LAS LOCOMOTORAS DEL TRANSPIRENAICO

LA LOCOMOTORA DE VAPOR, TP1-TP7

Durante la construcción y los primeros tiempos de explotación, las locomotoras que transitaban por la línea fueron alquiladas a la Compañía del Norte. El material móvil previsto y licitado inicialmente constaba de «4 carruajes automotores, 6 locomotoras, 4 coches mixtos de 1ª y 2ª, 6 de 3ª, 25 vagones de bordes bajos de 30 cm, 15 de bordes altos de 65 cm, 35 vagones cerrados, 4 furgones de equipajes, 6 *trucks* para carriles o maderas y 15 vagones de ganado».¹⁴ En aquel momento, los vehículos de motor (de gasolina y propulsión eléctrica) no era posible desarrollarlos en España y tampoco tenían las prestaciones requeridas para el trazado; por lo tanto, nadie se presentó a concurso.

Locomotora a vapor procedente del Transpirenaico estacionada en Tarragona a punto de ser desguazada, Lawrence G. Marshall (1969).

El tiempo pasaba, y el 12 de noviembre de 1921, el gobierno decidió convocar un concurso para la adquisición de ocho locomotoras de vapor adecuadas a la línea (vapor recalentado, frenos auxiliares de aire, etc.). Lo ganó La Maquinista Terrestre y Marítima, y el 11 de abril de 1922 la Dirección General de Obras Públicas publicó la orden de adquisición al precio de 398 000 pesetas cada locomotora. Tenían el número de catálogo del fabricante del 146 al 153, y en el Transpirenaico, del TP1 al TP8. Dada la rapidez con que se electrificó la línea,¹⁵ estas máquinas se destinaron muy pronto a otras líneas.



LOCOMOTORA ELÉCTRICA SERIE 1 000

Las locomotoras eléctricas que había en la línea de Barcelona a Sant Joan de les Abadesses, series 7 000 y 7 100, disponían de *trucks* o *bogies* de tres ejes que no se adecuaban a las curvas cerradas del trazado del transpirenaico; por lo tanto, el 6 de abril de 1923 se convocó un concurso para construir unas locomotoras exclusivamente para esta línea, que se declaró desierto. Finalmente, el 6 de febrero de 1924 salió la subasta definitiva, en la cual se autorizaba a empresas extranjeras a licitar.

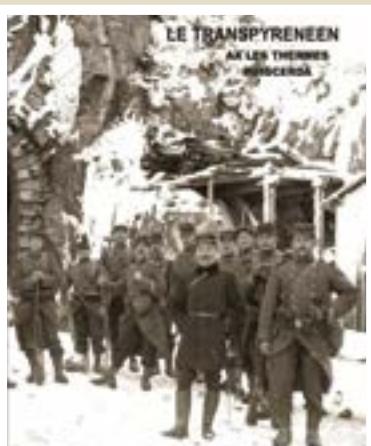
Por orden de la Dirección General de Ferrocarriles del 10 de julio de 1924, se encargó la construcción a la Compañía Auxiliar de Ferrocarriles (CAF), de Beasain, con asistencia de la sociedad *Constructions Électriques de France*, de Tarba (en francés, Tarbes), que facilitó los *bogies*, los motores y el equipamiento eléctrico. Aparte de frenos neumáticos, tenían que tener freno reostático. La primera locomotora llegó a Ripoll en abril de 1929 (recordemos que la línea se inauguró en julio). Por otro lado, la sociedad *Constructions Électriques de France* instaló la catenaria. En total fueron siete unidades, numeradas de la 1 001 a la 1 007, aunque en el año 1971 y con numeración UIC empezaron por la 281. Inicialmente, circularon a 1 500 voltios, pero al cambiar el voltaje a 3 000 voltios —inaugurado el 12 de octubre de 1965—, los motores se rebobinaron a la nueva tensión. El último servicio de viajeros lo hizo la locomotora 1 006 el 26 de septiembre de 1982, remolcando el tren ómnibus 5501/6580 entre la estación de Francia y Puigcerdà.

La primera locomotora apartada fue la 281-007, el 29 de mayo de 1972, la cual fue dada de baja el 26 de mayo de 1974 y fue desguazada. La 1 001 también la siguió en el año 1983. La 1 002 (281-002) está preservada en Ripoll y está cedida al Ayuntamiento. La 1 003 está en Lleida y se encuentra en perfecto estado de marcha. La 1 005 está preservada por la Asociación Zaragozana de Amigos del Ferrocarril y Tranvías. La 1 004 está en el museo de Vilanova. Finalmente, la 1 006 está totalmente abandonada en la estación de Ripoll.



*Una «Mil» preservada en Zaragoza.
Foto P.L. Laborda (1991).*

Portada libro «L'Histoire du transpyrénéen Ax-les-Thermes-Puigcerda» de Roger Latour y Jean-Patrick Delpect. Foto delante túnel Puymorens (2014).



Ax-les-Thermes. Estado actual.
Foto: Lluís Garcia Rifà (2014).



Ax-les-Thermes. Tiempos del vapor.
Postal de Phototypia Labouche Frères (años 20).

EL FERROCARRIL DE ACS A LA TOR DE QUEROL

Los orígenes de este ferrocarril se remontan a 1846, cuando T. Lebens, en su memoria sobre los ferrocarriles pirenaicos, presenta un proyecto de línea entre Tolosa de Lenguadoc (en francés, Toulouse) y Foix. El 2 de agosto de 1907 la línea fue declarada de utilidad pública y se concedió a la Compagnie du Midi, fundada el 5 de noviembre de 1852.

El tramo de 40 km de la línea (50 km de Ripoll a la frontera) correspondiente a los acuerdos del 18 de agosto de 1904 entre Francia y España fue construido por la Compagnie du Midi y el Estado francés y adoptó el nombre de **Transpyrénéen Oriental**. Las inauguraciones parciales fueron: de Tolosa de Lenguadoc a Pàmies (en francés, Pamiers), el 19 de octubre de 1861; de Pàmies a Foix, el 7 de abril de 1862; de Foix a Tarascó (en francés, Tarascon), el 20 de agosto de 1877; de Tarascó a Acs, el 22 de abril de 1888. Respecto al tramo de la Tor a Puigcerdà, es el 5 de junio de 1928 cuando llega por primera vez a Francia un tren... de vapor y español. Finalmente, el 22 de julio de 1929 se hizo la inauguración oficial de todo el trazado ya electrificado entre Acs y la Tor de Querol. En realidad en esta fecha queda inaugurado el servicio internacional de enlace con Francia, ya que el «Tren Amarillo» había llegado a la Tor en 1927.

Las características no podían ser más parecidas a las del lado español, con un largo túnel de 5 400 m fuera de la frontera para salvar el Pimorent (en francés, Puymorens), el túnel helicoidal de

Saillens, de 1 800 m y con 63 m de desnivel. La pendiente era de 40 milésimas en todo el tramo y era el más inclinado de toda Francia con anchura normal. Las estaciones del recorrido eran Acs, Merens (en francés, Mérens-les-Vals), L'Ospitalet (en francés, L'Hospitalet-près-l'Andorre), Portè (en francés, Porté-Puymorens), Porta (actualmente sin servicio) y la Tor de Querol.

Los trabajos empezaron en L'Ospitalet el **2 de octubre de 1908** con la construcción del túnel del Pimorent, a los cuales asistieron Théophile Delcassé (presidente de la Comisión de la Arieja —en francés, Ariège—) y otras autoridades. La Primera Guerra Mundial hizo suspender todos los trabajos, que no se reanudaron hasta agosto de 1925, cuando el tren ya había llegado a Puigcerdà en 1922. En la Tor de Querol se construyó la gran estación internacional, con un presupuesto de 10 millones de francos.

Para terminar, debe decirse que el 2 de julio de 2011 se reabrió la línea de Tolosa de Lenguadoc a la Tor de Querol, después de una renovación de la vía y las instalaciones —trabajos iniciados tres meses antes— por un importe de 31 millones de euros aportados por el Conseil Régional Midi-Pyrénées (1/3), el Réseau Ferré de France (1/3) y el Estado (1/3). Fueron necesarias 85 000 t de balasto, 45 000 traviesas de cimientado armado y 42 km de vía para renovar 49 km de vía sobre un total de 87 km. Esta operación completaba la renovación que se hizo en 2009 entre Tarascó y la Tor de Querol. También se aprovechó para subir los andenes hasta 55 cm sobre el raíl para facilitar el acceso al tren.¹⁶

Mèrens-les-Vals. Estación ferrocarril.
Foto: Lluís Garcia Rifà (2014).



Estación d'Andorre-l'Hospitalet. Foto: Lluís Garcia Rifà (2014).



Estación de Porté-Puymorens.
De Google Earth (2011).

EL TREN AMARILLO (TRAIN JAUNE)

Siguiendo el criterio del ministro de Trabajos Públicos, L. De Francynet, que en 1878 adoptó un plan de construcción que tenía que beneficiar al servicio público por delante de

la economía, se decidió que ninguna región quedase aislada. Siguiendo estos parámetros, en el año 1800 el tramo de Prada de Conflent (en francés, Prades) a Oleta (en francés, Olette) se declaró de utilidad pública. En 1895, la Compagnie du Midi puso en servicio el tramo de 6 km hasta Vilafranca de Conflent (en francés, Villefranche-de-Conflent). En 1881, Jean Laffon, responsable del distrito de la Cerdanya, mediante el Conseil Général des Pyrénées Orientales, pidió un ferrocarril de Oleta a la Guingueta d'Ix. En el año 1891, los alcaldes y los responsables de distrito del lado de Sallagosa (en francés, Saillagouse) firmaron una petición para que finalizara la anchura normal de la vía en Vilafranca y se continuara con vía estrecha hasta Oleta. Emmanuel Brousse, que había hecho de la

línea a la Cerdanya el centro de su programa electoral, salió elegido consejero de distrito en 1895 y consejero general en 1898. De todas formas, esperó hasta 1902 para presentar el proyecto de «tramway électrique», tal y como se le llamaba entonces, y fue oficialmente reconocido en 1903. Le bastaron seis años para construir la parte más difícil de la línea hasta Montlluís (en francés, Mont-Louis), con el puente Séjourné



*El tren amarillo. La Tour de Carol-Villefranche de Conflent.
Foto: Lluís Garcia Rifà (2006).*

(declarado monumento histórico en 1995) y el espectacular Gisclard, y dos años más hasta terminar la línea en 1911. El 18 de julio de 1910 se llegó a Montlluís y La Cabanassa (en francés, La Cabanasse) y el 28 de junio de 1911 a la Guingueta d'Ix, con inauguración el 12 de junio de 1912. Se sitúa el nacimiento del turismo en la Cerdanya francesa a partir de aquel momento. A la Tor de Querol se llegó el 6 de agosto de 1927.

La línea es extraordinariamente accidentada: 386 curvas, 135 de las cuales con un radio mínimo de 80 m, y 106, de entre 80 i 110 m; 15 túneles de entre 56 y 380 m y tres galerías contra desprendimientos de rocas o de nieve —la longitud total cubierta es de 2 653 m—; 18 puentes o viaductos de obra, cuatro de una sola bóveda y 14 de arcadas múltiples; 18 puentes metálicos, 17 de 2 a 50 m y un puente en suspensión (La Cassagne), y 65 pasos a nivel (en origen). Uno de los puntos de interés principales lo constituyen las locomotoras y los vagones en circulación, todavía originales, declarados monumentos históricos. Datan de 1908. La pintura exterior se hace de los colores catalanes «sang et or».¹⁷

La línea tiene un total de 62,5 km y pasa de los 427 m de Vilafranca a los 1 593 m en la estación de Bolquera-Eina (en francés, Bolquère-Eyne).



*El tren amarillo.
Foto: Lluís Garcia Rifà (2006).*

LA HISTÓRICA VÍA DE COMUNICACIÓN DE RIPOLL A LA CERDANYA EL CAMINO DE CERDANYA

El camino de Cerdanya a Ribes - L. Roisin.
Foto: Lluís Garcia Rifà (1920-2012).



Hubo cuatro hitos que lo marcaron profundamente:

Les Coves de Ribes: representó la principal dificultad antes de llegar a Ribes.

La collada de Toses: teniendo en cuenta la época en que se construyó y utilizó la carretera, su paso representó todo un reto que no siempre se podía superar. También fue protagonista de hazañas personales, con grandes sacrificios que no deberían olvidarse.

La Molina: primer centro español de deportes de invierno.

La Cerdanya: foco de atracción irresistible como lugar de turismo y de segunda residencia.

«Muntanya amunt, l'aire esdevenia fi, elàstic i enjogassat en els repetges. Les eugues el sentien com un mantell de frescor damunt dels seus lloms suats [...]» [«Montaña arriba, el aire se volvía fino, elástico y juguetón en los repechos. Las yeguas lo sentían como un manto encima de sus lomos sudados» [...]] (Rafael Gay de Montellà. *Llibre de la Cerdanya*.

El viatge en diligència)

Camino de Cerdanya: así se llamaba, antes de nada, el trazado que comunicaba la Plana de Vic¹⁸ con Puigcerdà. Se trata del primer camino, del cual quedan algunos rastros físicos y documentales.

Saliendo de Vic, encontramos la cruz de Mitjavia, cerca de la pavorde de Palau y del puente de Torruella, lugares utilizados durante los siglos XVII y XVIII. El camino sigue por Sant Hipòlit de Voltregà, Vinyoles, Sant Quirze de Besora y Montesquiú y, pasando por encima de Sora, llegaba a Ripoll. De camino a

Ribes había una cruz llamada **creu de Coral**. Más adelante, se encuentra todavía el puente de **la Cabreta**. Continuando por el viejo camino se llega a las cuevas de Ribes, lugar donde fue necesario excavar las rocas. Ya en Ribes de Freser y por la actual calle de Cerdanya, llegaba a Roques Blanques, donde el camino se bifurcaba en dos. Por un lado estaba el camino de Baix, utilizado sobre todo en invierno y que, pasando por Fornells y Toses y recorriendo por encima el actual túnel del ferrocarril, atravesaba el Collado de Toses y, por Escadarcs y el puente del Soler, continuaba hasta la capital de la Cerdanya. El otro camino, o camino de Dalt, a partir de Roques Blanques y recorriendo en parte la actual carretera, se encaramaba hacia la frontera con França por Dòrria hasta la cruz de Maïans (actual GR11) y pasando por la misma línea fronteriza llegaba a las Pereres (o Vilallobent, según los autores) y a Puigcerdà.¹⁹ Antes de llegar a Dòrria se cogía el camino vecinal (todavía existente) desde este pueblo a Fornells. Huelga decir que eran caminos de herradura. Este es el gran camino histórico del Ripollès a Cerdanya: «Para llegar, desde Vich á Puigcerdá sigue el camino por la or. der. del Ter hácia San Hipólito de Voltregà que dista dos horas, y es el único espacio que se puede andar con carros, pues en adelante ni el camino ni el terreno lo permiten».²⁰ Veamos el itinerario de un viajero des de la Gleva a Ripoll en 1831:²¹ «[...] paso inmediato al pueblo de Sant Hipolit. Síguese luego la aldea de Viñolas y una gran garganta, por la cual pasa el camino, formando **varios retornos** hasta llegar a Marxanda,²² sit. en terreno muy escabroso. Ripoll está a 4 leguas de Sant Hipolit [...]».

Edificios en Roques Blanques en el Camí de Baix. Autor desconocido (alrededor de 1890).



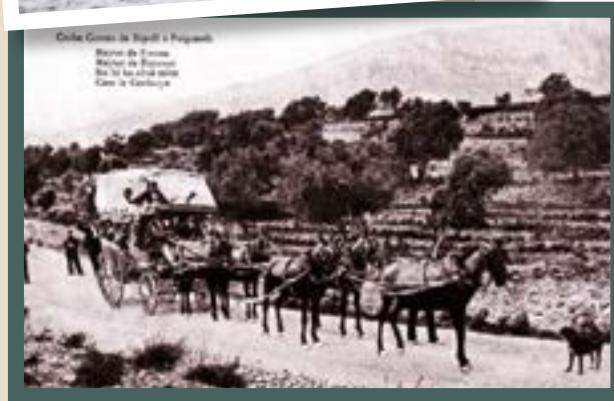
Trazado del camino de Cerdanya a Sora. Google Earth (2012).



Dibujo «Lo traginer català». La Il·lustració Catalana.

LA CARRETERA²³ DE RIPOLL A RIBES

Carros y diligencias en la estación de Ripoll. Fondo CEC (2011).



Ripoll: Llegada de «La Ceretana». Colección de J Bertran – Puigcerdà (años 10).

Hasta Ribes, la dificultad principal, como hemos visto, está en las Coves. Hasta tal punto que se dice que, en tiempos de la invasión árabe, les fue imposible de franquear dada la facilidad para defender el lugar. Veamos el testimonio de un viajero a principios del siglo XIX:

«[...] Es pues necesario absolutamente pasar por las cuevas en las que hay el camino real hecho artificialmente entre las rocas, y que no es malo para camino de herradura, de modo que en el año de 1831 se vio pasar un carro de 4 ruedas, de cinco palmos de ancho, tirado por dos mulos que llevaba un mazo de herrería de más de 15 quintales [...]».²⁴

En cuanto a la construcción de la carretera, el primer intento conocido data de 1825. El gobernador de Puigcerdà, Nicolás Simó, hizo una «representación» a S. M. de una carretera de Puigcerdà a Ripoll. El 8 de septiembre de 1846, el **Diario de Barcelona** publicaba la noticia sobre una documentada exposición del Ayuntamiento de Vic para construir la carretera de Vic a Puigcerdà. Se solicitaba que se destinara parte del empréstito de 200 millones de reales a esta obra.²⁵ El impulso definitivo llegó con la Real Orden de 28 de noviembre de 1847, que en los párrafos más importantes dice:²⁶ «Conformándose la Reina (Q.

D. G.) con lo propuesto por V. S. de acuerdo con la Diputación provincial, ha tenido a bien aprobar el siguiente plan general de comunicaciones que deben abrirse en esta Provincia con cargo a su presupuesto. Primero: Camino de Barcelona por

Granollers, Vic y Ripoll hasta Puigcerdà para comunicación de la parte Oriental de la provincia».

Ya hemos visto las condiciones del tráfico a partir de Ripoll, bien entrado el siglo XIX, hasta la Cerdanya. El 16 de julio de 1858, los ingenieros Faquineto y Castro empezaron a estudiar el trazado de la carretera de Ripoll a Ribes, y ocho días más tarde iniciaron el estudio del de la Cerdanya.²⁷ Después de una subasta sin postores el 3 de agosto de 1860, el gobierno dividió el tramo en tres sectores, según el cuadro siguiente:

Tramo	Kilómetros	Importe de salida
1. De Ripoll a Campdevàrol	3,5	689.107,24 reales
2. De Campdevàrol a las Coves	6,0	1.155.078,18 reales
3. De las Coves a Ribes	4,5	1.891.774,87 reales

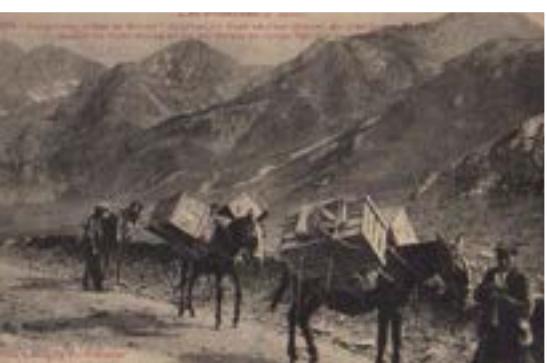
Font: Reial ordre de 5 de juliol de 1861 (Gaceta, 11 de juliol de 1861).

A principis de 1863 van començar les obres, amb més de 300 persones. L'agost de 1864 ja hi havia un «cotxe»²⁸ que feia un servei diari entre Ripoll i els Banys de Ribes.²⁹ Les obres a les Coves no van anar prou bé i el constructor es va retirar. Mitjançant una altra subhasta es va poder donar per acabat el tram cap al 1875, just quan el tren arribava a Vic...

La futura N-152 en su paso por Ripoll. Autor desconocido (Años 30).



Transporte de carga por los senderos del Pirineo. Cima del Port d'Envalira. Foto Labouche (alrededor de 1900).



La Collada. Paso por Roques Blanques. Postal y Lluís Garcia Rifà (años 20 i 2012).

LA COLLADA DE TOSES

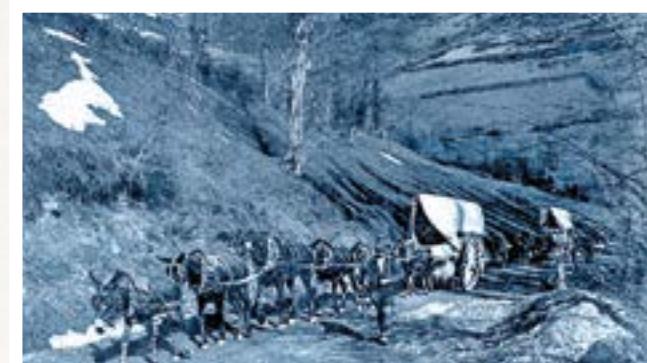
Las gestiones definitivas para llevar a cabo estas obras empezaron el 21 de enero de 1871, cuando la Dirección General fijó el 20 de abril como fecha de la subasta de un primer tramo entre Ribes y el barranco de Serra, con un presupuesto de 607.072,74 pesetas.³⁰ El 30 de junio de 1873 se subastaron los tramos 2, 3 y 4, con un presupuesto de 1.482.060,57 pesetas (*Gaceta*, 29 de mayo de 1873). Estos tramos de la carretera de «tercer orden» quedaron adjudicados a Claudio Simó por un importe de 1.298.900,00 pesetas.³¹ Las obras **llegaron a la cima del collado en 1880**.³² Una vez en este punto, el trabajo del Estado ya había acabado. Por lo visto, la continuación hasta Puigcerdà planteaba problemas de seguridad ante una invasión francesa, según el coronel J. I. Chacón. Sus temores se confirmaron por unas maniobras que el ejército francés había hecho hacía poco tiempo en la Cerdanya francesa, «como si se tratara de estudiar un plan de defensa o invasión por aquella parte de nuestra común frontera».³³ La cosa no acabó hasta que el marqués de Santa Ana³⁴ recibió el día 1 de abril de 1897 un «atento B. L. M. del ilustre general Azcárraga, en que le participa que ha acordado autorizar la construcción de la carretera del collado de Tosas a Puigcerdà. Este es un esplendente triunfo». Las obras se dividieron en dos tramos y se anunció la subasta del primer tramo para el 20 de junio de 1901. El segundo tramo se adjudicó a Llorenç Soler, de Ripoll, pero no fue hasta 1910.

Finalmente, el tramo se dividió en cuatro sectores. En junio de 1915 se acabó la construcción, con el puente sobre el Segre y las expropiaciones a Queixans y Alp, pero no sin algún problema que retrasó la entrega al público. El hecho es realmente increíble.

Resulta que *El Gall de Ripoll*, el 25 de marzo de 1916, se hizo eco de los datos siguientes (copio textualmente): [«El contratista de las obras del último trozo de carretera de Ribes a Puigcerdà, en el que fueron acabadas, a principios de verano del año próximo transcurrido permitiré el tránsito rodado, mediante el pago de la mitad de lo que cobraban por collar (¿) en el pontazgo de La Molina, en correspondencia a los gastos de conservación del afirmado, con el intento de rebajarlo enseguida que se conociera el alcance de los ingresos y de los gastos. Los concesionarios del pontazgo, adeptos del entonces Diputado a Cortes D. Eusebi Bertrand Serra³⁵, a toda prisa emprendieron acciones encaminadas a que se revocara la autorización indicada, como se revocó. Según *El Gall de Ripoll*, Eusebi Bertrand consiguió dos cosas: la eliminación del peaje y el cierre de la nueva carretera, con [«la confianza de que los amigos continuarían usufructuando aquella fuente de ingresos hasta el vencimiento del plazo señalado para la recepción del Estado del trozo de carretera de referencia; mas no era este el comportamiento a seguir; sino el que ha observado nuestro querido amigo D. Joan Dagas en cuanto tuvo preponderancia en el gobierno, afán que ha consistido en que se autorizase, como está autorizada, la recepción sin esperar a que acabe el plazo y, por lo tanto, se ahorren los carreteros el importe del pontazgo, lo cual quedará completo enseguida que no haya el obstáculo de la nieve»].

El **16 de mayo de 1916**, el *Diario de Gerona* dio la noticia siguiente muy escuetamente: «Ha sido entregada al público la nueva carretera que atraviesa el collado de Tosas». Por lo tanto, podríamos dar por buena esta fecha como la fecha de la inauguración de la carretera, ¡diecinueve años después de autorizar la subasta del primer tramo!

La Collada. Recua de animales con transporte subiendo la Collada. Autor desconocido (alrededor de 1920).



La Collada. Diligencia dirección Ribes parada en el Hostal de Can Cargol. Conductores entrando al establecimiento y una mujer hablando con los carabineros de escolta. También se puede observar un chico que, con toda probabilidad, se trate del zagal. (Mozo de la diligencia a las órdenes del mayoral). Autor desconocido (Años 20).

Lugar donde estaba la cadena del «portazgo» o peaje para subir arriba de la Collada. A la derecha estaba el Hostal de la Molina. Foto: Lluís Garcia Rifà (2013).



UNA CARRETERA PRIVADA

Posiblemente la causa eran los intereses particulares, pero pasaba el tiempo y la carretera no iba más allá de la cima del collado. El hecho es que se produjo un suceso casi pionero en las obras públicas: la construcción de una vía de comunicación por parte de particulares y con financiación mediante un

peaje. Alguien con la influencia suficiente sabía que la carretera estatal no pasaría de la cima, así que en septiembre de 1878 se creó la **Comisión Gestora**

para la Construcción de la Carretera del Collado de Tosas al Puente del Soler,³⁶ abreviadamente

«la Comisión», que estaba presidida por Rafael Pons y que mediante una «**Junta Gestora**»

pretendía construir y conservar una carretera de Puigcerdà al collado por La Molina. Esta Comisión Gestora estaba constituida por diez personas de la Cerdanya y Barcelona, todas propietarias. Fue impulsada por Fèlix Macià Bonaplata. Para la financiación estableció un peaje (*portazgo*)³⁷ a La Molina, donde todavía se puede ver el edificio.

La carretera continuó, en gran parte, recorriendo un viejo camino de herradura hasta el collado y se pudo dar por **acabada en agosto de 1879**,

pero no fue hasta el **8 de septiembre de 1880 que llegaron a Puigcerdà** los primeros carros procedentes de Ribes. «¿Quién no recuerda la alegría que causó el fausto suceso?». ³⁸ Por otro lado, esta carretera soportaba continuos problemas de desprendimientos e interrupciones por la nieve. A continuación presentamos algunos datos para situar la cuestión. Cada invierno hay interrupciones por nevadas, una detrás de otra,



Entrega de intereses a un accionista de la Carretera a la Collada. El negocio resultó excelente. Fuente: Archivo Comarcal de la Cerdanya (1890).

con cortes de carretera continuados. La nieve llegaba hasta los 7 m en rincones de carretera cerrados por la nevasca.³⁹ Las nevadas eran copiosas y continuadas, de cinco y seis días, y duraban todo el invierno con grosores normales de 60 cm. Las interrupciones de la carretera eran de dos a cuarenta días o más y los habitantes se quedaban sin el correo, cosa que, al parecer, molestaba mucho. Para dejar la vía expedita se habían llegado a alquilar centenares de personas (para *espalear*). Si era muy necesario, muchas veces el correo tenía que ir por la Seu y Ponts o por Francia si el estado del collado de la Perxa lo permitía.⁴⁰ Cuando llegó el telégrafo, los hilos se rompían por más de un sitio, etc. Todo ello conllevó acciones heroicas de rescate tanto por parte de personas anónimas como de carreteros, arrieros y carabineros de Dòrria, de Planoles y del coll de Tosas. «Muy escasos o ninguno son los años en que de los viajeros que se arriesguen a cruzar los puertos [se refiere a la carretera de la collada], únicos puntos de tránsito, no se halle después uno y aun otro, endurecidos por el hielo y como petrificados sus cadáveres. Y tras las borrascas del tiempo les acompaña el fatal estado de los caminos».⁴¹



Trazado de la carretera vieja de La Molina. Fuente Google Earth (2015).

La Molina en estado primitivo. En primer término la Ovella, más a la derecha al fondo el Hostal de la Molina, cuartel de los carabineros y la casa del portazgo. Al fondo la casilla de peones del ferrocarril. A la derecha, la primitiva estación del tren. (ICC-Reparaz). En la segunda foto estado actual. Foto: Lluís Garcia Rifà (1930).



LA CARRETERA «INTERIOR» DE LA MOLINA

Esta carretera no es otra que la que se utiliza mayoritariamente hoy en día y que pasa por el Hotel Roc Blanc.

Al principio, el acceso normal a La Molina era por la «pista militar» del actual kilómetro 166,5, que hace mucha curva y pasa por el sitio más frío del collado, como es el bosque y el aprisco de Saltèguet, cosa que es inaceptable, sobre todo en invierno. Por otro lado, cuando los militares dejaron de utilizarla, se iba deteriorando año tras año. No era mejor el estado de la carretera vieja, que, sin los ingresos del peaje, continuaba abandonada. Ante este panorama, la solución que siempre se aportaba era la de adecuar la vía al tránsito rodado. Se hicieron bastantes estudios, incluida una tala de árboles para ampliarla,⁴² pero todo acabó aquí. Lo cierto es que tenía dos problemas difíciles de resolver: la propiedad privada y el trazado, con alguna curva demasiado cerrada y la excesiva pendiente en algún tramo. Todo ello hacía muy peligrosa la carretera cuando estaba helada, características que afectaban mucho más a los automóviles que a las viejas diligencias.

Ante estos problemas, se abandonó definitivamente la adecuación de la antigua vía y se decidió construir una variante mediante una orden ministerial el 5 de abril de 1949.⁴³ El 18 de junio de 1954 se aprobó el proyecto del ingeniero Carles Rubio, con un trazado totalmente diferente, pero todo quedó parado. Al ver que no se movía nada, el Ayuntamiento de Alp construyó por su cuenta el tramo desde el municipio hasta Urtx. Más adelante, en 1962, con la ayuda de la Diputación de Girona inició las obras hasta la Molina,

siguiendo el proyecto de Carles Rubio. Ante la falta de capital, se calculaba que tardarían dos o tres años.⁴⁴

Pero no acababa aquí el trabajo del Ayuntamiento de Alp: otorgó a la empresa J. Rubau, mediante subasta, la construcción de la carretera interior de La Molina, es decir, desde la estación del ferrocarril hasta la Pista Llarga. Debía terminarse durante el año y en primavera se tenía que asfaltar.⁴⁵ Quedó asfaltada en noviembre de 1966. Quedaba el tramo hasta el collado. Con una inversión de diez millones provenientes del II Plan de Desarrollo, se preveía comunicar la cima del collado con la Pista Llarga o Font Canaleta, siguiendo hacia Masella y Alp. En definitiva, se trataba de la construcción de la carretera actual que desde el collado, por el Plano de Anyella, Roc Blanc y la fuente dels Còms, enlaza con la carretera interior y le da continuidad.⁴⁶

También se construyó un pequeño túnel de 190 m para no interrumpir unas pistas de esquí, inaugurado en 1972.⁴⁷ De esta manera quedó acabada la carretera de Font Canaleta a la cima del collado y a Masella. Por lo tanto, se completó el enlace «interior» o «por abajo» de la carretera del collado a Puigcerdà. En noviembre de 1972 quedó totalmente asfaltada (*La Vanguardia*, 4 de julio de 1972 y 22 de noviembre de 1972).

*Carretera interior de la Molina.
Fuente: Google Earth.*





Can Piella. El Establecimiento era una casilla de fieltos para el cobro de impuestos sobre determinados productos... «con arancel de cinco leguas». Posteriormente se convirtió en un pequeño hostel con levantamiento de una segunda planta. Hacia el final tuvo fama como lugar de juego. Se hizo famosa la frase «Si a can Piella vas, pèl o borra hi deixaràs» [«Si a Can Piella vas, pelo o borra allí dejarás»]. (Orden construcción: R.O. 14-3-1864). Foto: Lluís Garcia Rifà (2013).

LOS HOSTALES DEL CAMINO DE Cerdanya

No puede acabar este pequeño trabajo sin una breve referencia a la desconocida historia de los viejos hostales del camino, que tanto protagonismo tuvieron durante la época de los carros y las diligencias.

No puede hacerse una relación exhaustiva, puesto que la falta de documentación no la hace posible, y es una lástima, ya que estos lugares favorecían extraordinariamente el contacto entre personas de diferentes clases sociales y de diferente nivel económico y cultural. Unos progresaron y se convirtieron en verdaderos hoteles; otros, aun siendo humildes fondas, eran lugares de descanso donde las relaciones entre propietarios y clientes, entre cocheros y arrieros con los viajeros, con toda seguridad generaban y fortalecían lazos de amistad y de enriquecimiento personal. La vieja carretera unía el espíritu de las personas. Al final, muchos desaparecieron para siempre.

Hostales en Vic. De nombre Vilar (o Josep Vilà Roca), fue una persona muy respetada y con un gran prestigio. En una crónica de crítica a Felix Macia Bonaplata aparecida en *La Publicidad* del 21 de julio de 1882, aparece como propietario de un servicio de diligencias hasta Puigcerdà. Disponía de un establecimiento con el nombre **Fonda de Pere Metus**, fundada en 1808 y situada en la calle de la Fusina, 1.

Fonda Fonoll: situada en la Rambla del Carme, tenía una venta de diligencias a Barcelona.

Masies de Voltregà: Can Piella (Can Paiella). A partir de Vic, es el hostel más reconocido. Las primeras noticias que tuvo de él fueron por un refrán, «si a can Piella vas, pèl o borra hi deixaràs» [«Si a can Piella vas, pelo o borra allí dejarás»], a raíz



Ca la Dalda, Vinyoles d'Orís. Antiguo hostel y relevo de caballerías constituido por un edificio bastante grande y un anexo como cuadra. Foto: Lluís Garcia Rifà (2010).

Ribes de Freser Fonda de Rotllat. Hostel de renombre donde hacían parada y fonda la mayoría de diligencias en la Collada. En los inicios disponían de caballerías de alquiler con zagales «mozos a pie» para pasar el collado. Hoy en día es el Hotel Prats en la calle Sant Quintí (años 30).



de una cierta fama como local de juego. Todo parece indicar que se trata, originariamente, de un *portazgo* o casa de fieltos construido a mediados del siglo XIX.

Vinyoles: Ca la Dalda. Construido en 1853, en el año 1860 aparece como Hostel Nou d'en Casanovas. Este hostel está en el lugar que coincide con una curva de 90° que hacía la antigua carretera, de tal manera que quedó situado en chafalán. En 1890 era una posta, es decir, allí se guardaban caballos para el relevo.⁴⁸

Orís: Restaurant Bajalou. Antiguo hostel situado en la misma antigua carretera a Ripoll, hoy en día cortada y desviada. Fue fundado por Josep Forcada en 1896.

Montesquiu: La Marxanda. El pueblo nace alrededor de una herrería en el año 1558 y tenía uno de los hostales de más renombre, que apareció en las primeras rutas que se editaron: La Marxanda.⁴⁹ Situado exactamente donde está el edificio actual del Ayuntamiento, por ahí pasaba el antiguo camino de Cerdanya. El hostel data de 1632⁵⁰ y era lugar de referencia durante el siglo XVIII y buena parte del siglo XIX.

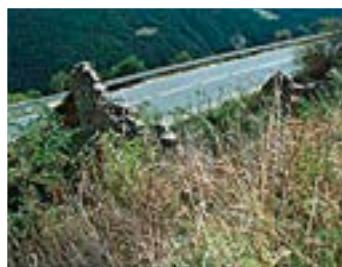
Ripoll: las fondas y los hostales conocidos son el Hotel Monestir, Can Payet, el Hostel de l'Estudiant, Ca La Paula, el Hostel dels Pirineus, Can Patllari, Cal Gaspar, la Fonda Universo..., de los que apenas tengo noticias.

A partir de aquí comienzan los hostales pirenaicos de la ruta por el collado:

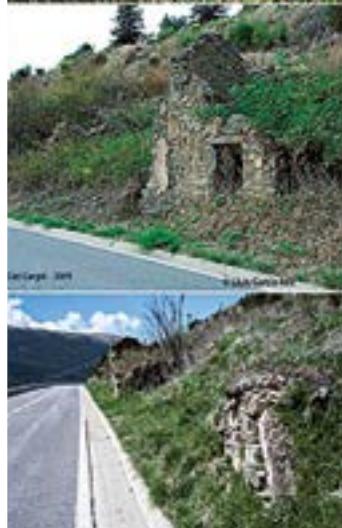
Ribes de Freser: Fonda Rotllat (actual Hotel Prats). Es uno de los hostales más famosos de la ruta, ya que está situado al principio

Guía de caminos donde aparece Marxanda de Montesquiu. Josep Matias Escribano (1767).





La Collada. Restos de Can Cargol, debajo del Mas Cugumells, y explicación de un hecho de 1916 en un temporal de nieve. Fotos: Lluís Garcia Rifá (1916-2009).



de la subida, en el lado sur (al norte, está La Molina). Era lugar de mucho movimiento. Había una buena cuadra de animales, tanto para el relevo (posta) para el servicio de diligencias de Ripoll a Puigcerdà como para el alquiler de caballerías y postillones o guías de montaña para los viajeros, que, solos o en recua, cruzaban el collado o hacían cualquier otra excursión. La parada de Ribes era todo un poema: «[...] Polseguera a desdir; ferum d'estables; matxos i rucs enflocats de coloraines que baixaven de Queralbs o de Montgrony; traginers renegaires; rucs que bramaven amb brams eixordadors; calor asfixiant i puntual coincidència de la diligencia que baixava de la terra fresca i de la que pujava, davant per davant del mateix hostel. El torn dels hostals era observat amb tot rigor: Cal Ventura, Cal Nisset, Cal Rutllat i Cal Sant Antoni eren els hostals de mes nomenada» [«[...] Polvadera en abundancia; hedor de establos; milos y burros laceados con colorines que bajaban de Queralbs o de Montgrony; arrieros malhablados; burros que rebuznaban con rebuznos ensordecedores; calor asfixiante y puntual coincidencia de la diligencia que bajaba de la tierra fresca y de la que subía, delante mismo del hostel. El turno de los hostales era observado con todo rigor: Cal Ventura, Cal Nisset, Cal Rutllat y Cal Sant Antoni eran los hostales de más renombre»].⁵¹

También estaba el Hotel España, el Hotel Restaurant Cataluña, etc.

Los hostales de la Collada de Toses

El tránsito a partir de Ribes hasta La Molina está colmado de anécdotas, penalidades y desgracias. El trayecto tenía, también, ciertos olores que daban una fuerte personalidad al camino por dos razones: la nieve y el esfuerzo de las caballerías, por

caminos de herraduras primero y tirando de carros y diligencias después. Otros olores, absolutamente opuestos, eran los derivados de la naturaleza, sobre todo en primavera, y los del interior de las diligencias...

No conocemos el origen de los primeros caminos, pero sí que conocemos el de las diligencias, los carros y los hostales: su época más esplendorosa fue desde la llegada del tren a Ripoll (1880) hasta la construcción del Transpirenaico (1922). Con servicio de postas o no, ninguno ha sobrevivido.

Diligencias y hostales destartados ¡que ya forman parte de un pasado épico de hazañas heroicas!

Sin descartar a ninguno, haré referencia a los más conocidos: Roques Blanques, Can Cargol, La Cantina y Hostel de la Molina.

Hostal de Roques Blanques: más que un hostel, este lugar integra varias instalaciones que, en la oscuridad del tiempo, se han convertido en una sucesión de hechos no muy relacionados.

En primer lugar, debe tenerse en cuenta el cruce de caminos que representaba el itinerario del camino de Baix por Toses y el camino de Dalt por Dòrria y la cruz de Maïans, que llegaba a la Cerdanya, ya explicado. Como es natural, era camino de herradura y no muy — nada— bueno. También fue muy conocida la forja a la catalana que se instaló⁵² allí. Producto de los hechos anteriores, se instaló un hostel, del cual tengo pocas referencias: «A media hora de Ribas y dominando el nuevo camino, unas ruinas protegidas



La Collada. La Cantina de Toses. Con dos diligencias, un carabinero y, seguramente, Maria, que regentaba el local. Bertran Editeur (años 10).



La Collada. La Cantina. Vehículos bloqueados por la nieve. Josep M^a Co de Triola. Fondo CEC (1912).

La Collada. Carros parados delante del hostel de Can Cargol. Fondo ACRI (años 20).



La Collada. Carros i un cotxe a la Cantina de Toses. Josep Co i de Triola. Fons CEC (1912).



La Collada. Ruinas de La Cantina de Toses. N-260, Km 150,5. Foto: Lluís García Rifà (2013).

por un peñón calizo, blanco-amarillento, cortado á pico, con oquedades que parecen albergar aun los amores de un viejo palomar, recuerdan la primera etapa del camino de herradura que se llamaba Rocas-Blancas. Había allí ancho caserón achatado, precedido de un espacio circular rodeado de informe muro y de árboles cuyo nombre no guarda la infiel memoria,

acogiendo bajo sus copas el rumor de límpido manantial que rebotaba sobre la canal de piedra en que apagaban su sed las cansadas caballerías; espaciosa cuadra en la parte lateral; ancho comedor en la planta baja, con su mesa de pino que cubría mantel de recia trama y lleno de salpicaduras excesivamente naturalistas, y dominando la escena, un enjambre de moscas de todas clases y categorías, campando por sus respetos, como si la casa, la cuadra, la fuente y el muro proclamaran, a voz en grito que aquella estación se había levantado para albergar bestias y no personas[...].⁵³ A consecuencia de la construcción de la carretera no tan solo desapareció el hostel, sino también una cueva con una fuente en el interior, llamada Cova de les Encantades.⁵⁴

Can Cargol: por las imágenes adjuntas se puede deducir que no era muy grande. Su situación especial, sin embargo, lo hacía protagonista de un hecho particular: a causa del estado de la carretera, se convertía, más veces de las deseables, en una especie de frontera, de fin de viaje, de barrera infranqueable, todo ello hasta épocas muy recientes. A veces solo podían cruzar el collado los vehículos de tracción

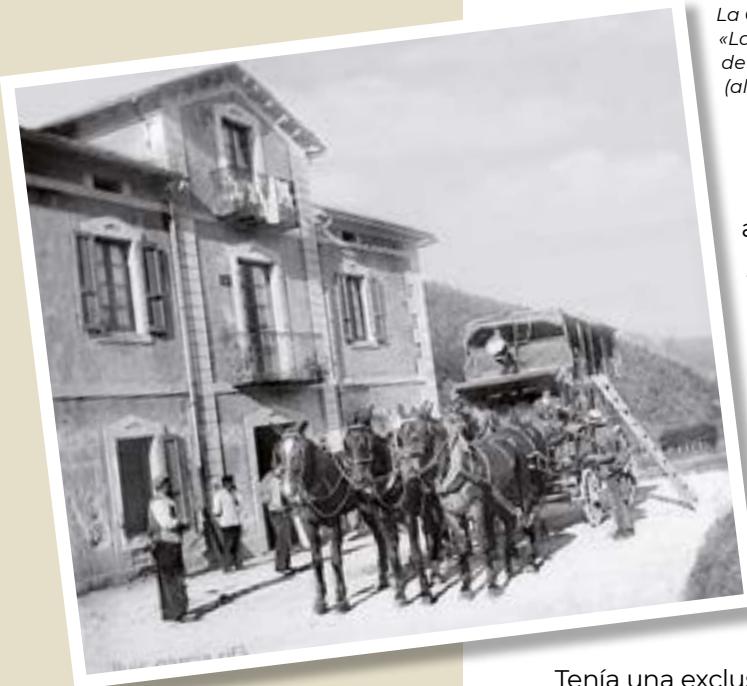
animal, y los automóviles quedaban atascados en la nieve, o en el fangal de las épocas de deshielo. «A consecuencia de la gran capa de nieve que hay en el collado de Toses, ha quedado interrumpido el servicio de coches desde Can Cargol hasta Puigcerdà» (*El Ripollès*, 17 de diciembre de 1966). Esta noticia se producía cíclicamente.

En una ocasión en la que el coche de línea procedente de Ripoll no pudo pasar más arriba, tuvieron que hacer noche en el pequeño hostel los viajeros, los conductores, los viajantes de comercio, los ganaderos, els pastores, los carreteros... Allí se encontraron todos y «como si ello no bastara, llegaron desperdigados, a pie y como Dios les dio a entender, algunos viajeros procedentes de Puigcerdà que se vieron obligados a abandonar el coche clavado en una “congesta” [...]. Mojados de pies a cabeza, ateridos de frio, fueron debidamente atendidos por los dueños del Hostel y por las personas que habían llegado antes y una vez repuestos de sus fatigas, notifican a la estupefacta concurrencia de Cal Cargol que faltaban algunos viajeros que por exceso de fatiga se habían visto obligados a refugiarse en la caseta de los Peones Camineros [...]». Otro día que un carro y su diligencia quedaron atrapados en la nieve, tuvieron que socorrer a un viajero con síntomas de congelación, lo pusieron en un carro, lo abrigaron bien y lo trasladaron como pudieron al hostel.

La Cantina de Toses: «Dejábamos a la derecha, y en lo alto de la sierra, el pueblo de Dorria y al fin, a eso de las cinco se llegaba a la Cantina donde se hacía alto, y todo el mundo se



La Collada. Hostal de la Molina. Carros esperando que se abra el paso. Autor desconocido (alrededor de 1910).



La Collada. Hostal de la Molina.
«La Ceretana» camino de la cima
de la Collada. Autor desconocido
(alrededor de 1910).

apeaba salvo los enjaulados [sic]. El mejor *pernil* que yo he comido en mi vida es el que allí despachaban: por dos míseros reales nos daban una magnífica tajada, que bien pesaría sus tres o cuatro onzas [...]. Y una gran *llesca* de pan moreno pero riquísimo y bueno de verdad. La cantina, que ya no existe (hace cinco años cuando fui a Cerdaña en auto, la última vez, vi con pena en su lugar un montón de runas, el tren la mató, sus dueños al no ganarse allí la vida tuvieron que emigrar abandonándola.

Tenía una exclusiva particularidad, su *común*. ¡Sí señor! El *común* de la cantina no tenía pareo en el mundo. ¡Como que sólo existía a medias...! De asiento arriba, sí; de asiento abajo... ¡la campiña! Al salir del comedor al balcón o galería situado en la parte trasera de la casa, a la izquierda había una estrecha puerta con un número 100 encima de la misma, abierta la cual por el concurrente se encontraba este en un pequeño *común* pintado de azul celeste, muy limpio, con pequeño ventanillo sin vidrio ni marco, ¡para qué!, asiento de madera con su correspondiente tapón, como todos los *común* [...]. ¡Jamás panorama más bonito fue contemplado a través de agujero de *común* alguno! ¡Vaya que no! A vista de pájaro, cual oscura golondrina que desde la puerta de su barriga nido otease el amplio ámbito del valle de Toses, desde allí se contemplaba en primer término, gallinas y polluelos picoteando, algunos cerdos mascullando raquíticos hierbajos, algún escuálido gato, por la izquierda, serpenteando por toda la extensión de la montaña,

la carretera con algún que otro carro tirado por luenga reata de siete u ocho animales». ⁵⁵ Era famoso el *escarxat* de la Maria. No añadiré nada más. Era realmente un punto único, de refugio, encuentro y descanso.

En una visita a la Cerdanya de la infanta Isabel, después de dejar una cantidad para los pobres en el Ayuntamiento de Puigcerdà, el Diario de Gerona de Avisos y Noticias, el 24 de julio de 1912 en la página 7, informa: «S. A. y sus acompañantes hicieron un alto en la Cantina de Tosas donde comieron al aire libre».

Hostal de la Molina: fue el más grande y el que sobrevivió más tiempo. «Se está construyendo un nuevo hostal en la Molina a cargo del señor Bertrand». ⁵⁶ El antiguo establecimiento producía pocos rendimientos y se construyó el nuevo en un lugar desértico, donde [...] mas que una simple posada, reunirá todas las condiciones de una buena fonda, donde podrán albergarse perfectamente gran número de personas, condición muy recomendable para aquellos casos en que los viajeros se encuentran sitiados allí, a causa del mal tiempo» (*La Voz del Pirineo*, 14 de mayo de 1882). Estaba situado al principio de la vieja carretera en el collado y, como el telégrafo aún no existía, era el lugar donde había que esperar cuando la nieve impedía subir al collado. A veces se acumulaban allí varios carros.

La llegada del ferrocarril —primero—, la construcción de la carretera por Roc Blanc, la prolongación de la carretera del Estado por encima de Saltèguet y, sobre todo, la situación en la que quedó, fuera de los lugares habituales de paso y alejado del centro de actividades de la nieve, va supuso un lento declive que acabó en un incendio hacia la década de los años sesenta y en la desaparición sin dejar ningún rastro, más tarde.

REFERENCIAS

1. GARAU, M. «Les transpyrénéens. La pénétration de la voie d'écartement européen en Espagne». Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest, vol. 4, núm. 4, 1933, p. 449-471.
2. En realidad, resucita un viejo proyecto de 1835, olvidado hasta entonces.
3. La misma fecha del decreto donde se ordenaba la anchura internacional en la línea de Acs a Ripoll.
4. Constructores de la línea de Barcelona a Sant Joan, entre otros.
5. En octubre llegó el tren a Sant Joan de les Abadesses.
6. *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 24 de septiembre de 1911.
7. Gay de Montellà, Rafael. «La Cerdanya», pág. 66. Editorial Selecta – Pere Jordi Piella (Alcalde de Ripoll 1979-1993), «2004, un aniversari ferroviari transpirinenc per commemorar» Annals 2002-2003.
8. Ceretania, 2 de julio de 1922.
9. Ya en 1911 se había disputado la primera Copa del Rey Alfonso XIII.
10. Ceretania, 8 de junio de 1924.
11. http://www.autobusesbcn.es/lineas_/alsina.html.
12. Los datos son de *La Vanguardia* del 23 de julio de 1929.
13. Compagnie des chemins de fer du Midi, acteur du développement régional du grand Sud-Ouest, 1852-1938. Christophe Bouneau, p. 162.
14. Los Transportes Férreos, 24 de julio de 1920.
15. Entre otras razones, también el humo dentro de los túneles era del todo insoportable.
16. *Ariege News*, 30 de junio de 2011.
17. Hasta aquí, todo este apartado se ha extraído de: WIENIN, Michel. *Le Train Jaune: un chemin de fer d'exception*. Lenguadoc-Rosellón, 2000. ISBN: 2-907276-13-1.
18. De origen no romano conocido, como sí que lo es de Vic para con el Vallès.
19. Para obtener más detalles sobre este capítulo, véase la web www.traintren.com.
20. «Cerdaña». Diccionario Geográfico Universal. Tom II. Barcelona, 1831, p. 772.
21. *Ibid.*, p. 761.
22. «La antigua cuadra de la Marxanda, viejo hostal que data aproximadamente del año 1632, estaba donde actualmente está el edificio del ayuntamiento» (Montesquiu).
23. Entendemos por carretera el camino apto para que pasen los carros.
24. Diccionario geográfico universal. Tom VII, 1832, p. 816, 36. GALADIES DE MAS, Manuel. Nuevo almacén de frutos literarios. Vic, 1849, p. 41.
25. Empréstimo concedido a Francisco de Rivas el 25 de abril de 1846 para la construcción de carreteras.
26. La comunicación es del «Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas» dirigida al «Gefe Político de la Provincia de Barcelona».
27. *La Gaceta*, 29 de julio de 1858.
28. De ahora en adelante, la palabra coche hace referencia a un vehículo de tracción animal.
29. Se supone que, hasta les Coves (unos 800 m antes), por un paso provisional, ya que el puente no estaba hecho.
30. *La Gaceta*, 5 de abril de 1872.
31. *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 17 de agosto de 1873.
32. Al mismo tiempo que el ferrocarril llega a Sant Joan de les Abadesses.
33. *La Voz del Pirineo*, 30 de mayo de 1886.
34. Fernando Puig Mauri, marqués de Santa Ana y diputado en las Cortes por Puigcerdà. En su actividad parlamentaria impulsó la construcción de esta carretera.
35. Propietario del Hostal de la Molina. Con la nueva carretera, el establecimiento quedaba fuera del tránsito.
36. *La Voz del Pirineo* (LVP), 28 de marzo de 1886.
37. Este peaje adoptó varios nombres: portazgo, puntasco, Pontasgo...
38. Cerdanya, 21 de octubre de 1900.
39. Fuerte viento del Pirineo que levanta la nieve y la acumula en lugares más resguardados. Los que van a esquiar saben alguna cosa sobre el tema, como también los usuarios del collado, aunque modernamente es menos frecuente.
40. *La Voz del Pirineo*, 1 de febrero de 1891.
41. GALADIES DE MAS, Manuel. Nuevo almacén de frutos literarios. Vic, 1849, p. 182.
42. *La Vanguardia*, 30 de octubre de 1966.
43. *La Vanguardia*, 31 de mayo de 1962.
44. *La Vanguardia*, 31 de mayo de 1962.
45. *La Vanguardia*, 23 de julio de 1965.
46. *La Vanguardia*, 21 de junio de 1969.
47. Esta pista llegaba a la estación de ferrocarril, hoy en día en desuso.
48. «Lo viatge de Barcelona a Puigcerdà en 186...». *La Voz del Pirineo*, 16 de noviembre de 1890.
49. VENY, Joan. «Venedora a la menuda». Sobre derivats populars catalans del gerundi. Institut d'Estudis Catalans, Universitat de Barcelona, 2011.
50. Dada: enciclopedia.cat.
51. GAY DE MONTELLÀ, Rafael. «El viatge en diligència». A: Llibre de la Cerdanya. Barcelona: Editorial Selecta, 1951, p. 103.
52. MOLERA SOLÀ, Pere. «Localització de fargues». Xarxa temàtica «L'home i el ferro a Catalunya». II Pla de recerca a Catalunya 1997-2000. MADURELL I MARIMON, Josep M. «Fargues antigues. Repertori documental». AUSA, 53.
53. PUIG I VALLS, Rafael. *La Vanguardia*, 10 de julio de 1890.
54. Butlletí del Centre Excursionista de Catalunya, núm. 26 (marzo de 1897), p. 110.
55. Lluís G. Macià Bonaplata, a finales del siglo XIX. Debo este relato al artículo siguiente: GARÇON I PEYRI, Sofia. «La Cerdanya, viatjar en el segle XIX. Memòria d'una família». Ceretania, 2012.
56. El hijo de Manel Bertrand, Joan, fabricante textil de Sant Feliu de Llobregat desde 1861, con 10 170 husos y 255 telares. Tenía 339 obreros en 1887 (ENRECH, Carles. *La Catalunya Obrera i el món d'ofici industrial durant la segona meitat del segle XIX*. ISBN: 84-490-2380-7).



FGC

Ferrocarrils
de la Generalitat
de Catalunya