

Lluís Garcia Rifa

EL FERROCARRIL TRANSPIRINENC  
EL PAS PER LA COLLADA DE TOSES

# Les comunicacions a través del Pirineu

Núm.: **8**



EL FERROCARRIL TRANSPIRINENC  
EL PAS PER LA COLLADA DE TOSES

# Les comunicacions a través del Pirineu

## ÍNDIX

### CRÈDITS

Primera edició (2020)  
© de l'edició: Ferrocarrils de la Generalitat  
de Catalunya (2020)

**Text:** Lluís Garcia Rifà

#### Fotografies:

Arxiu Comarcal del Ripollès (ACRI), Centre  
Excursionista de Catalunya (CEC), Wasowsky,  
Lucien Roisin Besnard, Fons Cuyàs, Argra, Àn-  
gel 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 Ilustración Catalana, Colecció J.

Bertran, Arxiu Comarcal de la Cerdanya (ACC),  
Josep Mª Co de Triola, Bertran Editeurs, P.L.  
Laborda i Lluís Garcia Rifà.

**Coordinació:**  
Núria Codina

**Disseny col·lecció:**  
ESSA Estructura de Comunicació, SL

**Maquetació:**  
ESSA Estructura de Comunicació, SL

**Imprès:**  
Norprint

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.

PRÒLEG	pàg. 4	EL FERROCARRIL D'ACS A LA TOR DE QUEROL	pàg. 24
ELS ANTECEDENTS	pàg. 6	EL TREN GROG (TRAIN JAUNE)	pàg. 26
LÍNIA D'ACS A RIPOLL	pàg. 8	LA HISTÒRICA VIA DE COMUNICACIÓ DE RIPOLL A LA Cerdanya	pàg. 28
EL FERROCARRIL DE RIPOLL A LA TOR DE QUEROL	pàg. 8	EL CAMÍ DE CERDANYA	pàg. 28
LES SUBHASTES I LA CONSTRUCCIÓ	pàg. 14	LA CARRETERA DE RIPOLL A RIBES	pàg. 30
INAUGURACIONS	pàg. 16	LA COLLADA DE TOSES	pàg. 32
RIPOLL - RIBES DE FRESE, 10 D'AGOST DE 1919	pàg. 16	UNA CARRETERA PRIVADA	pàg. 34
INAUGURACIÓ FINS A LA MOLINA, 12 DE JULIOL DE 1922	pàg. 17	LA CARRETERA «INTERIOR» DE LA MOLINA	pàg. 36
INAUGURACIÓ DEL FERROCARRIL DE BARCELONA A PUIGCERDÀ	pàg. 18	ELS HOSTALS DEL CAMÍ DE CERDANYA	pàg. 38
INAUGURACIÓ DE TOTA LA LÍNIA DE BARCELONA A LA TOR DE QUEROL	pàg. 20	REFERÈNCIES	pàg. 46
LES LOCOMOTORES DEL TRANSPIRINENC	pàg. 22		
LA LOCOMOTORA DE VAPOR, TP1-TP7	pàg. 22		
LOCOMOTORA ELÈCTRICA SÈRIE 1000	pàg. 23		

Pròleg

# EL FERROCARRIL TRANSPIRINENC

CONNECTAR, APROPAR,  
INTERNACIONALITZAR EN EL S.XIX

*El títol recull la vocació del país ahir, avui i demà. Amb l'objectiu de fomentar el desenvolupament econòmic i social i de donar oportunitats a la gent que viu a Catalunya, independentment de la zona on visqui. El país total, amb possibilitats infinites només condicionades per l'esforç que cadascú hi posi.*

*La línia de ferrocarril de Ripoll a Puigcerdà o les carreteres de la collada de Toses són infraestructures que responen a aquesta vocació d'anar més enllà. Com també comparteix aquesta vocació el cremallera de Núria que s'hi connecta. O les estacions de muntanya de La Molina o de Vall de Núria, que no es poden entendre sense l'aparició prèvia del ferrocarril i de les carreteres que permeten accedir-hi des de la resta del país.*

*Tant en el cas de la Molina com en el de Núria, l'arribada del ferrocarril fa un segle va suposar una revolució. Abans, ja hi havia activitat a la Molina, ja es transitava per la collada, ja es feien peregrinacions a Núria, però després va ser tota una altra cosa. El segur, còmode i ràpid servei que ofería el ferrocarril transpirinenc va permetre que en els anys trenta del segle passat es posés en marxa el cremallera i que Núria esdevingués un dels principals centres turístics del Pirineu. També va permetre que, els anys quaranta, La Molina esdevingués la primera estació d'esquí dotada amb remuntadors al sud dels Pirineus.*

*A en Lluís García Rifà hem d'agrair-li la seva pacient i constant tasca d'investigació. Tasca gràcies a la qual ens ofereix un relat amè i erudit de les vicissituds de tota mena que va comportar la llarguíssima gestació i la treballada realització del ferrocarril transpirinenc i de les carreteres de la collada, inclosos els poc coneguts hostals que tanta importància tingueren en la seva època pel servei que prestaven i per les relacions personals que fomentaven. Unes infraestructures de comunicacions que, fa un segle, van permetre incorporar les magnífiques valls de Ribes i de la Cerdanya al món modern.*

*Les estacions de muntanya d'FGC actualment són motors essencials d'activitat i de sostenibilitat per a les comarques on es troben i, entre molts altres aspectes, fan de portes d'entrada als parcs naturals que les envolten. Economia, sostenibilitat, esport, cultura, paisatge, biodiversitat, història... i, sobretot, futur i oportunitats.*

*El futur de la mobilitat és el tren. El tren és garantia de desenvolupament econòmic i de sostenibilitat ambiental. Necessitem millors infraestructures que les que vam construir fa 100 anys. Més capacitat, menys temps de viatge, més comoditat, més estacions. En definitiva més ambició. La necessària acció per dotar-nos d'una línia de tren del segle XXI. Al segle de les llums hi vam entrar de la mà dels tren, l'energia elèctrica i el telèfon que arribava arreu del país. Al segle XXI entrarem amb més trens, energia neta 100% verda i connectivitat arreu amb 5G.*

*El passat és una pista del que ara hem de fer. Som-hi. Seguim.*

Ricard Font i Hereu

President de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya



*Puigcerdà:  
Primera estació,  
enderrocada al 1995.*

## ELS ANTECEDENTS

Els primers projectes per a la creació dels Ferrocarrils Transpirinencs daten de 1835 i proposaven deu línies. El 17 de desembre de 1884 es va signar un protocol com a acte preliminar d'una «acta diplomàtica» que havia de tenir lloc el **13 de febrer de 1885**. Aquest és el primer gran acord de conveni, base de les negociacions següents, però no es va fer res. Som ja al 1903 i encara estava tot per resoldre. És en aquesta situació que «un veritable *coup de théâtre*» va precipitar la solució:<sup>1</sup> la carta que Jules Cambon, ambaixador francès a Madrid, va enviar al ministre d'Exteriors espanyol el **7 de març de 1903** contenia una proposta completament nova que no esperava el Govern espanyol. Anunciava la construcció immediata d'un nou projecte:<sup>2</sup> **la línia d'Acs** (en francès, Ax-les-Thermes) **a Ripoll assumint «provisionalment» el paper de «suplent» de la de Sent Gironç** (en francès, Saint-Girons) **a Lleida, fins al seu acabament**. Va agafar tothom per sorpresa. Espanya ho va acceptar immediatament, ja que es tractava d'un trajecte que empalmava amb un tram ja construït amb comarques més poblades i desenvolupades.

**El 18 d'agost de 1904** es va signar el conveni definitiu amb les tres línies següents:

- Ferrocarril de Ripoll a Acs per Puigcerdà, que es va dir «**Le Transpyréneen**».
- Ferrocarril de Zuera a Oloron, pel port de Somport, anomenat «**el Canfranc**».
- Ferrocarril de Lleida a Sent Gironç per Sort i el port de Salau, també anomenat «**de la Noguera Pallaresa**».

El Transpirinenc del Canfranc es va inaugurar solemnement el **18 de juliol de 1928**<sup>3</sup> amb l'assistència d'Alfons XIII i el president de la República francesa, Gaston Doumergue. El Ferrocarril de la Noguera Pallaresa va començar les obres el 7 de juliol de 1910 i no es va inaugurar a la Pobla de Segur fins al 13 de novembre de 1951. L'arribada a Sent Gironç hauria d'esperar...



Estació de Ribes de Freser.  
Vista panoràmica.  
Foto: Lluís Garcia Rifà (2011).



"Perfil General" del traçat Ripoll-Frontera. Porta la data de 10 de gener de 1865. Primer estudi fet per encàrrec de la "Compañía del Ferrocarril de Granollers a San Juan de las Abadesas" amb domicili social al carrer Atocha de Madrid, de capital totalment anglès i signat per l'enginyer anglès encarregat de la construcció de la línia, John D. Barry, resident a París, de 35 anys, molt conegut a Barcelona i que parlava castellà.

## LÍNIA D'ACS A RIPOLL

### EL FERROCARRIL DE RIPOLL A LA TOR DE QUEROL

Tot va començar el 23 de desembre de 1857 (només trenta-dos anys després del primer ferrocarril de vapor del món, l'Stockton-Darlington), quan una reial ordre autoritzava Leandro Pons i Dalmau i José Fontseré i Mestre a fer estudis per construir un ferrocarril que sortís a prop de Ripoll i acabés a la frontera. En desconec el resultat i tot va quedar en un projecte.

Amb més mitjans, John D. Barry, enginyer anglès de trenta-cinc anys, per encàrrec de la Compañía del Ferrocarril de Granollers a San Juan de las Abadesas, va fer un projecte molt acurat, tant que *La Voz del Pirineo* del 15 d'agost de 1880 deia: «Haciendo un poco de historia de los proyectos de ferro-carril 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 [...]». Finalment, però, a la companyia, que era anglesa, li van declarar caducada la concessió el 8 de febrer de 1867.

Els enginyers Miguel Moruve i Mariano Caldedera, de la **Catalana General de Crèdit**,<sup>4</sup> en van fer un altre estudi autoritzat el 13 d'abril de 1880. Se'n va fer ressò *La Voz del Pirineo* del 15 d'agost de 1880.<sup>5</sup> El traçat era de Ripoll a Campdevàrol, la Pobla de Lillet, Castellar de n'Hug i Puigcerdà, per sota del coll de Jou. Encara hi va haver algun altre projecte sense cap efecte.



Aquesta estació correspon a l'Estació Monumental espanyola del Transpirinenc, essent la de La Tour la francesa. Al final no va servir per res més que per vivenda d'empleats del ferrocarril, ja que es va fer servir l'estació de la línia de Sant Joan de les Abadeses tant per anar a aquesta població com a Puigcerdà. En els primeríssims temps es va utilitzar un edifici que estava situat on actualment hi ha la seu del Consell Comarcal del Ripollès. Autor: Lluís Garcia Rifà (9/6/1998).



Estació de Campdevàrol.  
Tarjeta postal (1923).

Per acabar cal recordar un fet del qual es va fer ressò la *Gaceta de los Caminos de Hierro* del 8 de setembre de 1912 i que feia referència a l'interès per la línia a Barcelona. Tant lleidatans com aragonesos van fer múltiples gestions amb l'objectiu d'assolir els seus respectius ferrocarrils, però no passà el mateix amb 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 [...]». A Barcelona i Girona potser no, però a la Cerdanya.... De la publicació *La Cerdaña* del 3 de maig de 1903: «De una carta que Mr. Delcassé, ministro de Negocios Extranjeros, en Francia, ha dirigido al Consejo General de 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



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

Estació de Ylla, ja desapareguda.  
Estació privada de la fàbrica de ciment  
Ylla i Cia. que pertanyia a la fàbrica Herand.  
Foto: Lluís Garcia Rifà (1997).



Estació de Planoles.  
Lluís Garcia Rifà (2012).



Entrada sud del Túnel de Toses.  
A sobre, el vell "Camí de Baix" a Cerdanya.  
Foto: Lluís Garcia Rifà (1983).

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 mateixa publicació, el 15 de setembre de 1906 (amb el conveni de 1904 ja aprovat), informa que, després d'una reunió (mítin) que es va fer a Acs el dia 20 d'octubre presidida per Delcassé, aquest va prometre venir a Puigcerdà. Així doncs, el dia 26 es va presentar a la Guingueta d'Ix (en francès, Bourg-Madame) i va ser rebut pel Consell Municipal amb nombroses autoritats franceses i espanyoles. Després d'un gran banquet a Escaldes i anant ja cap a Puigcerdà, va passar per la Guingueta d'Ix, amb els carrers engalanats plens de banderes espanyoles i franceses, i va ser obsequiat amb rams de flors. A Puigcerdà es construí un monumental arc de triomf coronat



Estació amb el "Tren Blanc", campament militar, autobús amb cadenes per pujar a la Pista Llarga, al fons l'Hotel de La Molina.  
Autor desconegut (1949).



Estació de La Molina recent restaurada.  
Lluís Garcia Rifà 24-4-2012.



Construcció estació d'Alp.  
Foto: Wasowsky (Vers 1919).



Estació de Toses, primer projecte amb un altre traçat.  
Foto: Lluís Garcia Rifà (1983).



Estació de Toses.  
Foto: Lluís Garcia Rifà (2009).



Estació d'Alp sense servei i protegida amb una reixa.  
Foto: Lluís Garcia Rifà (2012).



Locomotora a vapor Estado a l'estació d'Alp.  
Foto: Roisin (anys 20).



Primera estació de Puigcerdà.  
Construcció provisional.  
Desballestada al 1995.  
(1922-1995).

també per banderes d'ambdós països i amb la inscripció:  
«**Transpirenaico Ax-Puigcerdà-Ripoll — Puigcerdà  
agradecida a los señores Delcassé, Lax y Brousse**».  
En fi, la festa va ser grossa i, aquí sí, es demostrà un  
grandíssim interès en aquest ferrocarril. Repeteixo: es va  
fer gràcies a l'interès francès, principalment amb l'impuls  
definitiu de Théophile Delcassé.



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



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



Estació de Queixans  
(Caixans) en construcció.  
Sandra Adam Auguer.  
La Cerdanya  
desapareguda (1921).



Puigcerdà - Dues unitats "Suïsses",  
repintades grogues (1985).



La Tour de Carol  
Primers anys d'explotació.  
Foto: Argra (anys 30).

Primers treballs tunel de Toses.  
Buidat de la volta superior.  
Autor desconegut (1912).



Ripoll - Fonaments del primer pont sobre el Ter.  
Fons ACRI (vers 1913).

## LES SUBHASTES I LA CONSTRUCCIÓ

Segons l'apartat primer del Conveni de 18 d'agost de 1904, la línia «partirà de Ax-les-Thermes; atravesarà por túnel el puerto de Puymorens, pasará la frontera por las inmediaciones de Puigcerdá y de Bourg-Madame, franqueará por túnel el puerto de Tosas y enlazará en Ripoll con el camino de hierro de Granollers a San Juan de las Abadesas». Totes les subhastes van quedar desertes, començant per la del 13 de gener de 1909. Finalment, es va decidir dividir el traçat en 11 seccions (vegis requadre). Les obres van començar pel túnel de Toses, la subhasta de la construcció del qual es va aprovar el 14 de juliol de 1911. L'11 de setembre les obres es van adjudicar a **Corsini, Retuerta y Brunet**,<sup>6</sup> de Saragossa, per 6.207.000 pessetes i tot seguit es van iniciar els primers treballs per la cara sud, al mateix temps que començava la construcció de la carretera sobre el vell camí de Baix de Toses a Planés, de 8 km, per transportar la maquinària. L'estiu de 1912 es començà a perforar per la cara nord.

El 20 de juny de 1912 van aparèixer unes esquerdes en la progressiva 500 i següents fins a arribar a la 900, la qual es va haver de tancar amb volta i contravolta. Després del primer quilòmetre les esquerdes es van multiplicar, sobretot en els 1.700 m. Tot plegat va fer trontollar el projecte, ja que no hi va haver manera d'aturar les esclatxes, el ciment s'esmicolava abans d'assecar-se, les bastides amb troncs de 40 cm s'esfondraven, tot s'havia de tornar a fer, etc., malgrat que a les parets laterals hi havia gruixos de més de 2 m. La situació va provocar que vingués una comissió governamental d'enginyers, que, entre altres decisions, va determinar que, entre la progressiva 1.737 i la 1.800, el gruix a la volta i als estreps havia de ser de 3 m! Un altre inconvenient va sobrevenir quan el 5 de maig de 1916 va morir electrocutat un dels socis, Hilario Jesús Retuerta

Toledano, de la contracta Corsini, Retuerta y Brunet, concessionaris de les obres, de 51 anys i natural de Guadalajara, com també la mort del metge lleidatà Miquel Castells i Ferrer, de 26 anys, que el va auxiliar. No està documentat que fos un suïcida. Aquesta situació va provocar la caducitat de la concessió i la interrupció de les obres durant dos anys. El 1918 els treballs van ésser assumits per Administració per part de l'Estat. Finalment, el túnel es va calar el 28 de febrer de 1919 a les quatre de la matinada, amb un error de 6 cm en l'alineació. Es va donar per acabat el 19 d'octubre de 1921.

Amb menys problemes es van construir els altres trams, excepte el cinquè, de 4.729 m, de Ribes al pont del Rigart (pont de ferro). El tram passa per la dreta del riu per un terreny inestable i extremadament inconsistent (semblant al del túnel). Ja des de bon principi es va sol·licitar que passés per l'esquerra del riu, menys humit. Els túnels es van fer amb un veritable bosc de fustes que, amb tot, queien sovint. També era una exigència del Ministeri de Guerra, ja que es volia poder batre la línia des de la carretera. Després d'insistir-hi molt, es va aconseguir el canvi de vessant, amb la qual cosa es va haver de rectificar totalment el traçat dels trams sisè i setè (l'estació de Toses ja estava construïda i va quedar obsoleta). També es va haver de construir un tram metàl·lic de 46 m (pont de ferro) i un viaducte prou espectacular (pont de pedra) a prop de Planoles, de 24 m d'altura. A Toses es va construir una altra estació al vessant esquerre del riu (l'actual, en desús i utilitzada com a restaurant).

Si bé cada tram té la seva pròpia història, s'inclou una taula amb totes les dades essencials de cada tram a tall de resum d'aquesta obra.

Núm. Tram	Mts.	Km.	Tram	Subhasta	Concessionari	Pressupost	Import adjudicat
1	1.376,20	1.376,20	Eixamada de Ripoll fins la sortida del túnel de Calvari	25-01-1912 33 licitants	Salvador Serrera Talavera - Barcelona	780.076,58	599.883,57
2	5.438,22	6.814,42	Sortida túnel Calvari fins poc abans del túnel N° 2	7-9-1912 13 licitants	Vicenç Martí Planells de Santí	363.363,60	271.714,80
3	3.253,13	35.047,55	Des del túnel N° 2 inclòs fins Les Coves	16-9-1912 6 licitants	Lluís Salas i Clot de Ripoll	1.035.304,00	831.804,00
4	3.871,28	13.722,83	Des de les Coves a Ribes	28-7-1912 3 licitants	Juan Cipriano de Erdo - Bilbao	1.491.357,41	1.170.000,00
5	4.729,93	18.452,76	De Ribes fins el Pont del Rigart, inclòs.	27-01-1912 30 licitants	Salvador Serrera Talavera - Barcelona	2.297.501,43	1.780.566,71
6	3.852,00	23.761,76	Sortida pont del Rigart fins Espensa.	09-09-1913 4 licitants	Lluís Salas i Clot de Ripoll	2.187.171,55	1.690.289,00
7	5.797,73	29.303,49	Des d'Espensa a Toses (inclòs túnel hidroelèctric)	25-10-1913 2 licitants	Antonio Uranga Larraldego - Zorua	3.083.238,80	2.980.000,00
8	5.913,87	34.819,36	Túnel de Toses	05-09-1911 6 licitants	Corsini, Retuerta y Brunet, de Saragossa-Administració de l'Estat.	7.448.267,50	6.207.000,00
9	3.307,27	39.296,81	Des de la sortida túnel de Toses fins sortida darrer túnel	27-09-1912 6 licitants	Osorio Font i Berge	2.286.430,43	1.690.949,00
10	5.218,55	43.183,38	Sortida darrer túnel fins al pont del Segre, exclòs.	07-10-1912 4 licitants	Francisco Garrido Margale - Valencia	230.200,38	388.999,00
11	2.463,13	47.650,29	Des del Pont del Segre, inclòs, fins a Km. abans Puigcerdá	8-10-1912 4 licitants	Francisco Garrido Margale - Valencia	286.914,48	210.748,00
12	3.812,75	50.643,04	Des de 1 Km. abans Puigcerdá fins la frontera	12-07-1918 2 licitants	Indro Emilio Quenit de La Mota	1.878.657,82	1.777.293,38

Detall dels trams a construir en la línia Ripoll-Puigcerdá. Font pròpia (1912-1918).



Estació de Ribes. Inauguració del tram Ripoll-Ribes. Autor desconegut (1919).



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



Pont del ferrocarril a Les Coves. Foto: Lluís Garcia Rifà (2010).



Els Banys de Ribes. Foto A.T.V. (anys 20).

## INAUGURACIONS

### RIPOLL - RIBES DE FRESER, 10 D'AGOST DE 1919

Amb l'assistència de les autoritats locals i de batlles de la Cerdanya francesa, enginyers, el bisbe de Vic, etc., a Ribes es va declarar dia festiu per a tot el poble. Es va celebrar la festa del «darrer cargol», que va consistir en el trasllat i la col·locació de les darreres travesses, els tirafons i les plaques d'unió del darrer tram de via.<sup>7</sup> Tan bon punt fou inaugurat, el tram va quedar sotmès a un reglament específic, que, entre altres coses, disposava que només es podia utilitzar per a passatgers i els seus equipatges, que circularia un sol tren i que en sentit descendent s'havia d'aturar obligatòriament a l'entrada del túnel de Ripoll i un guarda, amb dos tocs llargs de corneta, autoritzaria la marxa «a paso de tren». El cap d'estació de Ripoll despatxava bitllets per al nombre de places disponibles. Un cop emesos els senyals, tancava la porta de l'estació i pujava al tren per fer la revisió en marxa. Finalment, el cap d'estació de Ripoll, «que será a su vez Jefe de Tren y de Ribas», comunicava a Aigües de Ribes i Campdevànol el nombre de places disponibles, etc.



Diferents èpoques del pas de les Coves. Ribes de Freser (1911-1925-2014).

### INAUGURACIÓ FINS A LA MOLINA, 12 DE JULIOL DE 1922

El desig de veure arribar el tren a la Cerdanya era tan fort que no es va poder esperar que arribés a Puigcerdà; per tant, es va fer una inauguració fins a La Molina. Tot plegat es devia a la voluntat de l'alcalde ceretà Pere Pujol de veure el tren després de tants ajornaments, «reunions, viatges, visites, cartes, telegrames, influències; tot s'ha apurat, s'ha remogut i s'ha molestat sense contemplacions [...]».<sup>8</sup> Així doncs, el **12 de juliol de 1922**, amb tota la pompa i un bon banquet a l'aire lliure, es va fer la solemne inauguració de Ribes a La Molina, amb un tren diari... tot just menys de tres mesos abans d'arribar a Puigcerdà. A l'acte d'inauguració hi van assistir unes 2.000 persones i tots els pobles de la Cerdanya hi van estar representats. El banquet oficial va constar de vuitanta-cinc comensals. Quan el tren va arribar a La Molina, es va establir un servei de carruatges i automòbils, amb la qual cosa les comunicacions amb la Cerdanya es van escurçar extraordinàriament. Durant molt de temps, els bitllets es van despatxar en un vagó de ferrocarril, que va romandre molts anys a l'estació de Puigcerdà. A partir d'aquell moment començava el desenvolupament de l'estació d'esquí.<sup>9</sup>



Planoles. El pont de ferro. Foto: Lluís Garcia Rifà (2011).



Planoles. El pont de pedra. Foto: Lluís Garcia Rifà (2012).



La Molina. Arribada del primer tren de viatgers. Autor desconegut (1922).

Puigcerdà. Arribada del tren inaugural.  
Pas per sota l'arc enramat. Vigué foto (1922).



Puigcerdà. Arribada del tren inaugural.  
Pas per sota l'arc enramat. Autor desconegut (1922).



Puigcerdà. Expectació durant la inauguració del ferrocarril Ripoll-Puigcerdà.  
Autor desconegut (1922).

## INAUGURACIÓ DEL FERROCARRIL DE BARCELONA A PUIGCERDÀ

**El Diluvio** del 5 d'octubre de 1922 va fer una petita crònica —i una relació d'assistents— de l'arribada oficial del ferrocarril a Puigcerdà, que en síntesi va anar així: a les sis del matí del dia **3 d'octubre de 1922**, va sortir de Barcelona el tren que havia d'inaugurar la línia. La relació d'assistents era exhaustiva: un general, governadors, la guàrdia civil, enginyers, polítics, alcaldes, un metge, un representant del Banc d'Espanya, etc. Una vegada tots reunits i presentats, van pujar al tren format per dues locomotores de vapor, un tender i tres cotxes, un dels quals era de primera classe. Les màquines estaven adornades amb boix i banderes d'Espanya, Catalunya i França. A les 10 h va arribar a Ripoll, on els esperava un altre grup de gent encapçalat per l'alcalde. Aquí hi havia les autoritats de la província de Girona: el governador civil, el president de l'Audiència Provincial, l'inspector provincial de Sanitat, l'alcalde de Girona, l'enginyer en cap dels Transpirinencs Sr. Josep Maria Fuster. A les 10.10 h, el tren es va tornar a posar en marxa en direcció a Puigcerdà, on va arribar pels volts de migdia amb una gran solemnitat. A prop a l'entrada de l'estació s'havia fet un arc de triomf amb el lema «Loor y Gloria a España».

Aleshores, els viatgers amb destinació a la Cerdanya procedents de Barcelona havien de canviar de tren a Ripoll, ja que la línia fins a Barcelona era de la Compañía del Norte, i la que arribava a Puigcerdà, de l'Estat. Aquesta situació va durar fins al 15 de juny de 1924, quan es va començar a fer el trajecte sense transbordaments, però de la manera següent:

- **Tren Ràpid de la Cerdanya:** Barcelona-Puigcerdà. Material de l'Estat. Sortida de Barcelona a les 7.15 h, arribada a Ripoll a les 11.30 h i a Puigcerdà a les 13.30 h.

- **Tren Pirineu Exprés:** material de la Compañía del Norte. Sortida de Barcelona a les 15.27 h, arribada a Ripoll a les 18.42 h i arribada a Puigcerdà a les 20.47 h.

A la tornada, el Norte tenia una sortida de Puigcerdà amb un Exprés a les 9.11 h, però feia «parada i fonda», textualment, per fer un àpat a Vic a les 12.46 h i arribava a Barcelona a les 15 h. Per la seva banda, el Ràpid de l'Estat sortia de Puigcerdà a les 15.22 h, arribava a Ripoll a les 17.25 h i entrava a Barcelona a les 20.23 h (com es pot veure, el concepte de pressa no existia). A l'estació d'Alp hi havia uns «automòbils expressos», que feien la comunicació amb Bellver, la Seu d'Urgell i Andorra.<sup>10</sup> L'empresa que prestava el servei era Alsina Graells, i el va inaugurar el 27 de juny de 1928 en combinació amb el tren que arribava a Alp a les 13 h del migdia i el que sortia de la mateixa estació a les 15.15 h.<sup>11</sup>

Arc al cim de la collada en homenatge als constructors i als impulsors del tranpirinenc.  
Postal (anys 20).



Puigcerdà.  
Expectació durant la inauguració del ferrocarril Ripoll-Puigcerdà.  
Autor desconegut (1922).

Puigcerdà. Expectació durant la inauguració del ferrocarril Ripoll-Puigcerdà.  
Fotos Vallvé (1922).



*La Tour de Carol. Inauguració del ferrocarril amb assistència dels Srs. Forgeot i Comte de Guadalhorce, responsables de les Obres Públiques francès i espanyol. Bibliotheque Nationale de France (1929).*



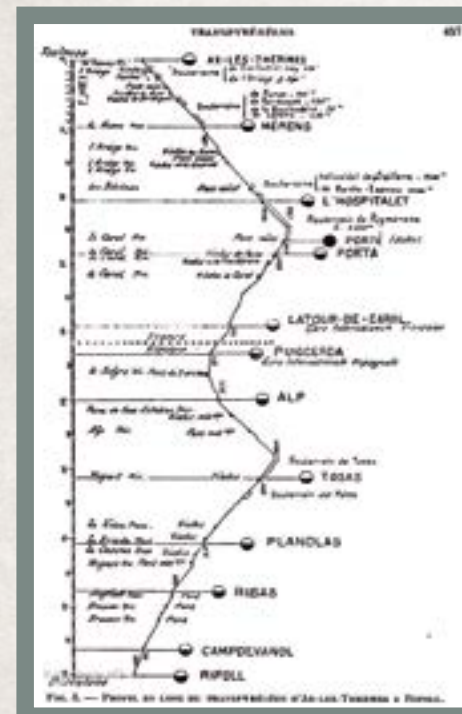
## INAUGURACIÓ DE TOTA LA LÍNIA DE BARCELONA A LA TOR DE QUEROL<sup>12</sup>

Som a 21 de juliol de 1929, diumenge, dia de la inauguració. El dia abans, dissabte, a les 22 h, havia arribat a Puigcerdà Rafael Benjumea, comte de Guadalhorce, aleshores ministre de Foment, amb el seu fill Francisco, acompanyats del capità general. Els esperaven l'alcalde de Puigcerdà, Pere Pujol, els governadors civil i militar, el president de la Diputació, etc. Després d'alguns actes protocol·laris, es va celebrar un banquet al Gran Casino, amb l'assistència de més de cent cinquanta persones. A més del batlle de Puigcerdà, oferien el banquet els batlles de Llivia, Vilallobent, Urús, Ger, Meranges, Alp, Bolvir, Queixans-Urtx, Isòvol i Bellver. Al migdia del diumenge, el tren amb tota la comitiva va sortir en direcció a La Tor de Querol (en francès, Latour-de-Carol). Allà els esperava la delegació francesa, encapçalada pel ministre de Treballs Públics, Pierre Forgeot. Després de l'àpat, dels parlaments, dels visques, del brindis, etc., de rigor, ambdues delegacions es van dirigir a Puigcerdà. En correspondència amb la rebuda a La Tor, els esperava la banda del Regiment Alfons XII, que interpretà *La Marsellesa*. Acabat l'acte, les delegacions van emprendre el camí de tornada.

Mitjançant un precontracte signat el 4 de juliol, **el 21 del mateix mes**, dia de la inauguració fins a La Tor de Querol, la línia passà a mans de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España – Norte, que no l'havia volgut construir mai i que era propietària de la línia de Sant Joan. Aquest contracte provisional



*Puigcerdà. Inauguració del tram Puigcerdà - La Tour de Carol. Autor desconegut (1929).*



*Perfil de la línia Ax-les-Thermes a Ripoll.*

establia el sistema de liquidació de resultats fins que la línia de Barcelona a La Tor de Querol fos oberta al públic amb amplada internacional. El contracte definitiu se signaria una vegada es complís la condició anterior. Hi havia tot un projecte per complir aquesta obligació, però no s'ha arribat a executar mai. D'altra banda, l'estació de La Tor es va equipar amb la hipòtesi d'estrènyer la via espanyola, objectiu que tampoc no s'ha complert.<sup>13</sup>

*La Tour de Carol. Estació amb una unitat elèctrica. Foto: Lluís Garcia Rifà (2009).*



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



## LES LOCOMOTORES DEL TRANSPIRINENC

### LA LOCOMOTORA DE VAPOR, TP1-TP7

Durant la construcció i els primers temps d'exploració, les locomotores que transitaven per la línia foren llogades a la Compañía del Norte. El material mòbil previst i licitat inicialment constava de «4 carruajes automotores, 6 locomotoras, 4 coches mixtos de 1ª y 2ª, 6 de 3ª, 25 vagones de bordes bajos de 30 cms., 15 de bordes altos de 65 cms, 35 vagones cerrados, 4 furgones de equipajes, 6 trucks para carriles o maderas y 15 vagones de ganado».<sup>14</sup> En aquell moment, els vehicles de motor (de benzina i propulsió elèctrica) no era possible desenvolupar-los a Espanya i tampoc no tenien les prestacions requerides pel traçat; per tant, ningú no es va presentar a concurs.

El temps passava, i el 12 de novembre de 1921, el Govern va decidir convocar un concurs per a l'adquisició de vuit locomotores de vapor adequades a la línia (vapor reescalfat, frens auxiliars d'aire, etc.). El va guanyar La Maquinista Terrestre y Marítima, i l'11 d'abril de 1922 la Direcció General d'Obres Públiques va publicar l'ordre d'adquisició al preu de 398.000 pessetes cada locomotora. Tenien el número de catàleg del fabricant del 146 al 153, i en el Transpirinenc, del TP1 al TP8. Donada la rapidesa amb què es va electrificar la línia,<sup>15</sup> aquestes màquines es van destinar ben aviat a altres línies.

*Locomotora a vapor procedent del Transpirinenc estacionada a Tarragona a punt de ser desballestada, Lawrence G. Marshall (1969).*



### LOCOMOTORA ELÈCTRICA SÈRIE 1000

Les locomotores elèctriques que hi havia a la línia de Barcelona a Sant Joan de les Abadesses, sèries 7000 i 7100, disposaven de *trucks* o bogis de tres eixos que no s'adequaven als revolts tancats del traçat del transpirinenc; per tant, el 6 d'abril de 1923 es va convocar un concurs per construir unes locomotores exclusivament per a aquesta línia, que es va declarar desert. Finalment, el 6 de febrer de 1924 va sortir la subhasta definitiva, en la qual s'autoritzava empreses estrangeres a licitar.

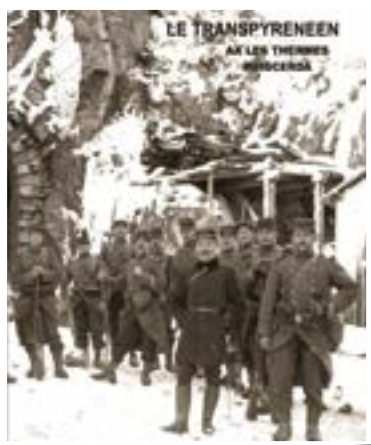
Per ordre de la Direcció General de Ferrocarrils del 10 de juliol de 1924, se'n va encarregar la construcció a la Compañía Auxiliar de Ferrocarriles (CAF), de Beasain, amb assistència de la societat Construccions Électriques de France, de Tarba (en francès, Tarbes), que facilità els bogis, els motors i l'equipament elèctric. A més de frens pneumàtics, havien de tenir fre reostàtic. La primera locomotora arribà a Ripoll l'abril de 1929 (recordem que la línia s'inaugurà al juliol). D'altra banda, la societat Construccions Électriques de France instal·là la catenària. En total foren set unitats, numerades de la 1001 a la 1007, si bé l'any 1971 i amb numeració UIC començaren per la 281. Inicialment, van circular a 1.500 volts, però en canviar el voltatge a 3.000 volts —inaugurat el 12 d'octubre de 1965—, els motors es van rebobinar a la nova tensió. El darrer servei de viatgers el va fer la locomotora 1006 el 26 de setembre de 1982, remolcant el tren òmnibus 5501/6580 entre l'estació de França i Puigcerdà.

La primera locomotora apartada va ser la 281-007, el 29 de maig de 1972, la qual va ser donada de baixa el 26 de maig de 1974 i va ser desballestada. La 1001 també la va seguir l'any 1983. La 1002 (281-002) està preservada a Ripoll i està cedida a l'Ajuntament. La 1003 és a Lleida i es troba en perfecte estat de marxa. La 1005 està preservada per l'Asociación Zaragozana de Amigos del Ferrocarril y Tranvías. La 1004 està al museu de Vilanova. Finalment, la 1006 està totalment abandonada a l'estació de Ripoll.



*Una "Mil" preservada a Zaragoza. Foto P.L. Laborda (1991).*

Portada llibre "L'Histoire du transpyrénéen Ax-les-Thermes-Puigcerda" de Roger Latour i Jean-Patrick Delpech. Foto davant tunel Puymorens (2014).



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



Ax-les-Thermes. Temps del vapor.  
Postal de Phototypia Labouche Frères (anys 20).

## EL FERROCARRIL D'ACS A LA TOR DE QUEROL

Els orígens d'aquest ferrocarril es remunten al 1846, quan T. Lebens, en la seva memòria sobre els ferrocarrils pirinencs, presenta un projecte de línia entre Tolosa de Llenguadoc (en francès, Toulouse) i Foix. El 2 d'agost de 1907 la línia fou declarada d'utilitat pública i es va concedir a la Compagnie du Midi, fundada el 5 de novembre de 1852.

El tram de 40 km de la línia (50 km de Ripoll a la frontera) corresponent als acords del 18 d'agost de 1904 entre França i Espanya fou construït per la Compagnie du Midi i l'Estat francès i va adoptar el nom de **Transpyrénéen Oriental**. Les inauguracions parcials van ser: de Tolosa de Llenguadoc a Pàmies (en francès, Pamiers), el 19 d'octubre de 1861; de Pàmies a Foix, el 7 d'abril de 1862; de Foix a Tarascó (en francès, Tarascon), el 20 d'agost de 1877; de Tarascó a Acs, el 22 d'abril de 1888. Respecte al tram de La Tor a Puigcerdà, es el 5 de juny de 1928 quan arriba per primera vegada a França un tren... de vapor i espanyol. Finalment, el 22 de juliol de 1929 es va fer la inauguració oficial de tot el traçat ja electrificat entre Acs i La Tor de Querol. En realitat en aquesta data queda inaugurat el servei internacional d'enllaç amb França ja que el "Tren Groc" havia arribat a La Tor al 1927.

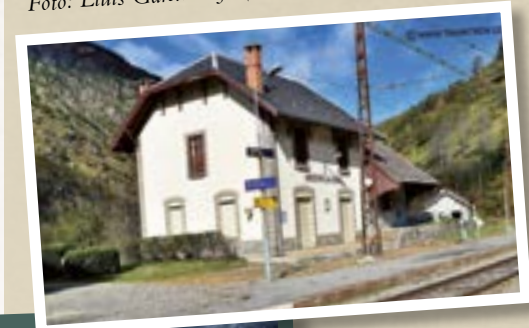
Les característiques no podien ser més semblants a les del costat espanyol, amb un llarg túnel de 5.400 m fora de la frontera per salvar el Pimorent (en francès, Puymorens), el túnel helicoidal de Saillens, de 1.800 m i amb 63 m de desnivell. El pendent era de 40 mil·lèsimes en tot el tram i era el més inclinat de tot França amb amplada normal. Les

estacions del recorregut eren Acs, Merens (en francès, Mérens-les-Vals), L'Ospitalet (en francès, L'Hospitalet-près-l'Andorre), Portè (en francès, Porté-Puymorens), Porta (actualment sense servei) i La Tor de Querol.

Els treballs van començar a L'Ospitalet el **2 d'octubre de 1908** amb la construcció del túnel del Pimorent, als quals van assistir Theóphile Delcassé (president de la Comissió de l'Arieja —en francès, Ariège—) i altres autoritats. La Primera Guerra Mundial va fer suspendre tots els treballs, que no es van reprendre fins a l'agost de 1925, quan el tren ja havia arribat a Puigcerdà el 1922. A La Tor de Querol es va construir la gran estació internacional, amb un pressupost de 10 milions de francs.

Per acabar, cal dir que el 2 de juliol de 2011 es va reobrir la línia de Tolosa de Llenguadoc a La Tor de Querol, després d'una renovació de la via i les instal·lacions —treballs iniciats tres mesos abans— per un import de 31 milions d'euros aportats pel Conseil Régional Midi-Pyrénées (1/3), el Réseau Ferré de France (1/3) i l'Estat (1/3). Van caldre 85.000 t de balast, 45.000 travesses de ciment armat i 42 km de via per renovar 49 km de via sobre un total de 87 km. Aquesta operació completava la renovació que es va fer el 2009 entre Tarascó i La Tor de Querol. També es va aprofitar per apujar les andanes fins a 55 cm sobre el rail per facilitar l'accés al tren.<sup>16</sup>

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



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



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

## EL TREN GROG (TRAIN JAUNE)

Seguint el criteri del ministre de Treballs Públics, L. De Francynet, que el 1878 va adoptar un pla de construcció que havia de beneficiar el servei públic per davant de l'economia, es va decidir que cap regió no quedés aïllada. Seguint aquests paràmetres, l'any 1800 el tram de Prada de Conflent (en francès, Prades) a Oleta (en francès, Olette) es va declarar d'utilitat pública. El 1895, la Compagnie du Midi va posar en servei el tram de 6 km fins a Vilafranca de Conflent (en francès, Villefranche-de-Conflent). El 1881, Jean Laffon, cap del districte de la Cerdanya, mitjançant el Conseil Général des Pyrénées Orientales, va demanar un ferrocarril d'Oleta a la Guingueta d'Ix. L'any 1891, els alcaldes i els caps de districte del cantó de Sallagosa (en francès, Saillagouse) van signar una petició perquè finalitzés l'amplada normal de la via a Vilafranca i es continués amb via estreta fins a Oleta. Emmanuel Brousse, que havia fet de la línia a la Cerdanya el centre del seu programa electoral, va sortir elegit conseller de districte

el 1895 i conseller general el 1898. De tota manera, va esperar fins al 1902 per presentar el projecte de «tramway électrique», com se'n deia aleshores, i fou reconegut oficialment el 1903. Amb sis anys en va tenir prou per construir la part més difícil de la línia fins a Montlluís (en francès, Mont-Louis), amb el pont Séjourné (declarat monument històric el 1995) i l'espectacular Gisclard, i

dos anys més fins a l'acabament de la línia el 1911. El 18 de juliol de 1910 es va arribar a Montlluís i La Cabanassa (en francès, La Cabanasse) i el 28 de juny de 1911 a la Guingueta d'Ix, amb inauguració el 12 de juny de 1912. Hom situa el naixement del turisme a la Cerdanya francesa a partir d'aquell moment. A La Tor de Querol s'hi arribà el 6 d'agost de 1927.

La línia és extraordinàriament accidentada: 386 revolts, 135 dels quals amb un radi mínim de 80 m, i 106, d'entre 80 i 110 m; 15 túnels d'entre 56 i 380 m i tres galeries contra esllavissades de roques o de neu —la llargada total coberta és de 2.653 m—; 18 ponts o viaductes d'obra, quatre d'una sola volta i 14 d'arcades múltiples; 18 ponts metàl·lics, 17 de 2 a 50 m i un pont en suspensió (La Cassagne), i 65 passos a nivell (en origen). Un dels punts d'interès principals el constitueixen les locomotores i els vagons en circulació, encara originals, declarats monuments històrics. Datan de 1908. La pintura exterior es fa dels colors catalans «sang et or».<sup>17</sup>

La línia té un total de 62,5 km i passa dels 427 m de Vilafranca als 1.593 m a l'estació de Bolquera-Eina (en francès, Bolquère-Eyne).



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



El tren groc.  
Foto: Lluís Garcia Rifà (2006).

# LA HISTÒRICA VIA DE COMUNICACIÓ DE RIPOLL A LA CERDANYA

## EL CAMÍ DE CERDANYA

Hi va haver quatre fites que el van marcar profundament:

**Les Coves de Ribes:** representà la principal dificultat abans d'arribar a Ribes.

**La collada de Toses:** tenint en compte l'època en què es va construir i utilitzar la carretera, el seu pas va representar tot un repte que no sempre es podia superar. També va ser protagonista de gestes personals, amb grans sacrificis que no s'haurien d'oblidar.

**La Molina:** primer centre espanyol d'esports d'hivern.

**La Cerdanya:** focus d'atracció irresistible com a lloc de turisme i de segona residència.

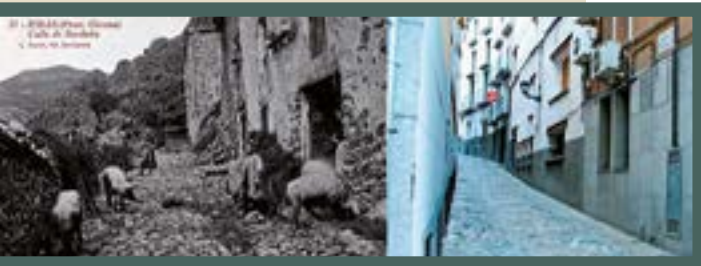
«Muntanya amunt, l'aire esdevenia fi, elàstic i enjogassat en els repetges. Les eugues el sentien com un mantell de frescor damunt dels seus llocs suats [...]» (Rafael Gay de Montellà.

*Llibre de la Cerdanya. El viatge en diligència)*

**Camí de Cerdanya:** així s'anomenava, de bell antuvi, el traçat que comunicava la plana de Vic<sup>18</sup> amb Puigcerdà. Es tracta del primer camí, del qual queden alguns rastres físics i documentals.

Sortint de Vic, trobem la creu de Mitjavia, a prop de la pabordia de Palau i del pont de Torruella, llocs utilitzats durant els segles XVII i XVIII. El camí segueix per Sant Hipòlit de Voltregà, Vinyoles, Sant Quirze de Besora i Montesquiú i, passant per sobre de Sora, arribava a Ripoll. De camí a Ribes hi havia una creu anomenada **creu de Coral**. Més endavant, es troba encara el

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



Traçat del Camí de Cerdanya a Sora.  
Google Earth (2012).

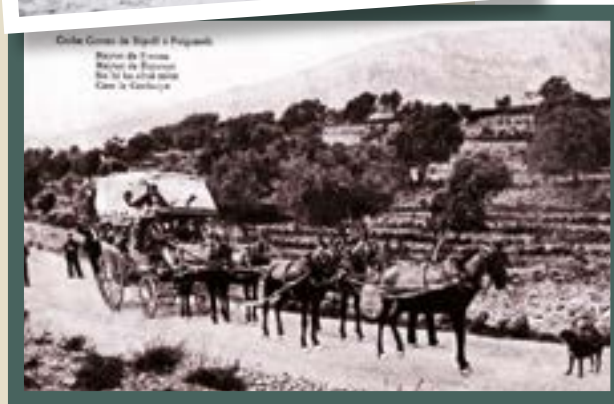
pont de **la Cabreta**. Continuant pel vell camí s'arriba a les coves de Ribes, lloc on va ser necessari excavar les roques. Ja a Ribes de Freser i per l'actual carrer de Cerdanya, arribava a Roques Blanques, on el camí es bifurcava en dos. D'una banda hi havia el camí de Baix, utilitzat sobretot a l'hivern i que, passant per Fornells i Toses i resseguint per sobre l'actual túnel del ferrocarril, travessava el coll de Toses i, per Escadarc i el pont del Soler, continuava fins a la capital de la Cerdanya. L'altre camí, o camí de Dalt, a partir de Roques Blanques i resseguint en part l'actual carretera, s'enfilava vers la frontera amb França per Dòrria fins a la creu de Maians (actual GR11) i passant per la mateixa línia fronterera arribava a les Pereres (o Vilallobent, segons els autors) i a Puigcerdà.<sup>19</sup> Abans d'arribar a Dòrria s'agafava el camí veïnal (encara existent) des d'aquest poble a Fornells. No cal dir que eren camins de ferradura. Aquest és el gran camí històric 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». <sup>20</sup> Vegem l'itinerari d'un viatger des de la Gleva a Ripoll el 1831: <sup>21</sup> «[...] 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, <sup>22</sup> sit. en terreno muy escabroso. Ripoll está a 4 leguas de Sant Hipolit [...]».

Edificis a Roques Blanques en el Camí de Baix.  
Autor desconegut (vers 1890).



Dibuix "Lo traginer català".  
La Ilustración Catalana.

Carros i diligències a l'estació de Ripoll.  
Fons CEC (2011).



Ripoll: Arribada de "La Ceretana".  
Col·lecció de J Bertran - Puigcerdà (anys 10).

## LA CARRETERA<sup>23</sup> DE RIPOLL A RIBES

Fins a Ribes, la dificultat principal, com hem vist, és a les Coves. Tant és així que es diu que, en temps de la invasió àrab, els va ser impossible de franquejar donada la facilitat per defensar l'indret. Vegem el testimoni d'un viatger a principis del segle 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 [...]».<sup>24</sup>

Pel que fa a la construcció de la carretera, la primera temptativa coneguda data de 1825. El governador de Puigcerdà, Nicolás Simó, va fer una «representació» a S. M. d'una carretera de Puigcerdà a Ripoll. El 8 de setembre de 1846, el **Diario de Barcelona** publicava la notícia sobre una documentada exposició de l'Ajuntament de Vic per construir la carretera de Vic a Puigcerdà. Se sol·licitava que es destinés part de l'emprèstit de 200 milions de rals a aquesta obra.<sup>25</sup> L'impuls definitiu va arribar amb la Reial ordre de 28 de novembre de 1847, que en els paràgrafs més importants diu:<sup>26</sup> «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 Puigcerdá para comunicación de la parte Oriental de la provincia».

Ja hem vist les condicions del trànsit a partir de Ripoll, ben avançat el segle XIX, fins a la Cerdanya. El 16 de juliol de 1858, els enginyers Faquineto i Castro van començar a estudiar el traçat de la carretera de Ripoll a Ribes, i vuit dies més tard van iniciar l'estudi del de la Cerdanya.<sup>27</sup> Després d'una subhasta sense postors el 3 d'agost de 1860, el Govern va dividir el tram en tres sectors, segons el quadre següent:

Tram	Quilòmetres	Import de sortida
1. De Ripoll a Campdevànol	3,5	689.107,24 rals
2. De Campdevànol a les Coves	6,0	1.155.078,18 rals
3. De les Coves a Ribes	4,5	1.891.774,87 rals

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»<sup>28</sup> que feia un servei diari entre Ripoll i els Banys de Ribes.<sup>29</sup> 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 al seu pas per Ripoll.  
Autor desconegut (anys 30).





Transport de càrrega pels senders del Pirineo. Cim del Port d'Envalira. Foto Labouche (vers 1900).



La Collada. Pas per Roques Blanques. Postal i Lluís Garcia Rifà (anys 20 i 2012).

## LA COLLADA DE TOSES

Les gestions definitives per portar a terme aquestes obres començaren el 21 de gener de 1871, quan la Direcció General va fixar el 20 d'abril com a data de la subhasta d'un primer tram entre Ribes i el barranc de Serra, amb un pressupost de 607.072,74 pessetes.<sup>30</sup> El 30 de juny de 1873 es van subhastar els trams 2, 3 i 4, amb un pressupost d'1.482.060,57 pessetes (*Gaceta*, 29 de maig de 1873). Aquests trams de la carretera de «tercer orden» van quedar adjudicats a Claudio Simó per un import d'1.298.900,00 pessetes.<sup>31</sup> Les obres **van arribar al cim de la collada el 1880.**<sup>32</sup> Una vegada en aquest punt, la feina de l'Estat ja havia acabat. Pel que sembla, la continuació fins a Puigcerdà plantejava problemes de seguretat davant d'una invasió francesa, segons el coronel J. I. Chacón. Els seus temors es van confirmar per unes maniobres que l'exèrcit francès havia fet feia poc temps a la Cerdanya francesa, «como si se tratara de estudiar un plan de defensa o invasión por aquella parte de nuestra común frontera».<sup>33</sup> La cosa no va acabar fins que el marquès de Santa Ana<sup>34</sup> va rebre el dia 1 d'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 Puigcerdá. Este es un esplendente triunfo». Les obres es van dividir en dos trams i es va anunciar la subhasta del primer tram per al 20 de juny de 1901. El segon tram s'adjudicà a Llorenç Soler, de Ripoll, però no fou fins al 1910.

Finalment, el tram es va dividir en quatre sectors. El juny de 1915 es va acabar la construcció, amb el pont sobre el Segre i les expropiacions a Queixans i Alp, però no sense algun problema que en va perllongar el lliurament al públic. El fet és realment increïble.

Resulta que *El Gall de Ripoll*, el 25 de març de 1916, es fa ressò de les dades següents (copio textualment): «El contractista de les obres del últim tros de la carretera de Ribes a Puigcerdà, en que foren acabades, a principi de istiu del any pròxim transcorregut hi permeté el transit rodat, mitjançant el pago de la mitat de lo que cobraven per collar (?) al pontasgo de La Molina, en correspondència als gastos de conservació del afirmat, amb el intent de rebaixar-lo desseguida que's coneixes el alcans dels ingressos i dels gastos. Els concessionaris del pontasgo, adeptes del allevores Diputat a Corts D. Eusebi Bertrand y Serra,<sup>35</sup> a corre cuyta empengueren accions encaminades a que's revoqués l'autorització indicada, com se revocá». Segons *El Gall de Ripoll*, Eusebi Bertrand aconseguí dues coses: l'eliminació del peatge i el tancament de la nova carretera, amb «la confiança de que'ls amics continuarien usufructuant aquella deu de ingressos fins el venciment del plás senyalat per a la recepció del Estat del tros de carretera de referencia; mes no era aquest el comportament a seguir; sinó el que ha observat el nostre benvolgut amic D. Joan Dagas en quan tingué preponderància en el Govern, afany que ha consistit en que se autorités, com està autoritzada, la recepció sense esperar a que acabi el plás y per tant s'estalviïn els carreters el import del pontasgo, lo qual quedarà complert desseguida que no hi hagi el entrevanc de la neu».

El **16 de maig de 1916**, el *Diario de Gerona* dona la notícia següent molt escaridament: «Ha sido entregada al público la nueva carretera que atraviesa el collado de Tosas». Per tant, podríem donar per bona aquesta data com la data de la inauguració de la carretera, dinou anys després d'autoritzar la subhasta del primer tram!

La Collada. Rècula d'animals amb transport pujant la Collada. Autor desconegut (vers 1920).



La Collada. Diligència direcció Ribes parada a l'Hostal de Can Cargol. Conductors entrant a l'establiment i una dona parlant amb els carabiners d'escorta. També si pot observar un noi que, amb tota probabilitat, es tracte del sagal. (Mosso de la diligència a les ordres del majoral) Autor desconegut (anys 20).

Lloc on estava la cadena del "portazgo" o peatge per pujar dalt la Collada. A la dreta estava l'Hostal de La Molina. Végis pàg 44.  
Foto: Lluís Garcia Rifà (2013).



## UNA GARRETERA PRIVADA

Possiblement la causa n'eren els interessos particulars, però passava el temps i la carretera no anava més enllà del cim de la collada. El fet és que es va produir un esdeveniment gairebé pioner en les obres públiques: la construcció d'una via de comunicació per part de particulars i amb finançament mitjançant un peatge. Algú amb prou influència sabia que la carretera estatal no passaria del cim, així que el setembre de 1878 es va crear la **Comisión Gestora para la Construcción de la Carretera del Collado de Tosas al Puente del Soler**,<sup>36</sup> abreujadament «la Comisión», que estava presidida per Rafael Pons i que mitjançant una **«Junta Gestora»** pretenia construir i conservar una carretera de Puigcerdà a la collada per La Molina. Aquesta Comisión Gestora estava constituïda per deu persones de la Cerdanya i Barcelona, totes propietàries. Fou impulsada per Fèlix Macià Bonaplata. Per al finançament va establir un peatge (*portazgo*)<sup>37</sup> a La Molina, on encara es pot veure l'edifici. La carretera va continuar, en bona part, resseguint un vell camí de ferradura fins a la collada i es va poder donar **per acabada l'agost de 1879**, però no fou fins **al 8 de setembre de 1880 que arribaren a**

**Puigcerdà** els primers carros procedents de Ribes. «¿Quién no recuerda la alegría que causó el fausto suceso?». <sup>38</sup> D'altra banda, aquesta carretera suportava continus problemes d'esllavissades i d'interrupcions per la neu. Presentem tot seguit algunes dades per situar la qüestió. Cada hivern hi havia interrupcions per nevades, l'una darrere l'altra, amb talls de carretera continuats.

La neu arribava fins als 7 m en racons de carretera encerclats pel torb.<sup>39</sup> Les nevades eren copioses i continuades, de cinc i sis dies, i duraven tot l'hivern amb gruixos normals de 60 cm. Les interrupcions de la carretera eren de dos a quaranta dies o més i els habitants es quedaven sense el correu, cosa que, pel que sembla, molestava molt. Per deixar la via expedita s'havien arribat a llogar centenars de persones (per *espalear*). Si era molt necessari, moltes vegades el correu havia d'anar per la Seu i Ponts o per França si l'estat del coll de la Perxa ho permetia.<sup>40</sup> Quan va arribar el telègraf, els fils es trencaven per més d'un lloc, etc. Tot plegat va comportar accions heroiques de rescat tant per part de persones anònimes com de carreters, traginers i carabiners de Dòrria, de Planoles i del coll de Tosas. «Muy escasos o ninguno son los años en que de los viajeros que se arriesguen a cruzar los puertos [se refereix 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».<sup>41</sup>

La Molina en estat primitiu. En primer terme l'Ovella, mes a la dreta al fons l'Hostal de la Molina, cuartel dels carabiners i la casa del portazgo. Al fons la casella de peons del ferrocarril. A la dreta, la primitiva estació del tren. (ICC-Reparaz). En la segona foto estat actual.  
Foto: Lluís Garcia Rifà (1930).



Traçat de la carretera vella de La Molina.  
Font Google Earth (2015).

Lliurament d'interessos a un accionista de la Carretera a la Collada. El negoci va resultar excel·lent. Font: Arxiu Comarcal de la Cerdanya (1890).

## LA CARRETERA «INTERIOR» DE LA MOLINA

Aquesta carretera no és cap altra que la que s'utilitza majoritàriament avui i que passa per l'Hotel Roc Blanc.

Al principi, l'accés normal a La Molina era per la «pista militar» de l'actual quilòmetre 166,5, que fa molta volta i passa pel lloc més fred de la collada, com és el bosc i la pleta de Saltèguet, cosa que és inacceptable, sobretot a l'hivern. D'altra banda, quan els militars la van deixar d'utilitzar, s'anava deteriorant any rere any. No era millor l'estat de la carretera vella, que, sense els ingressos del peatge, restava abandonada. Davant d'aquest panorama, la solució que sempre s'aportava era la d'adequar la via al trànsit rodat. D'estudis, se'n van fer bastants, inclosa una tala d'arbres per eixamplar-la,<sup>42</sup> però tot va acabar aquí. La veritat és que tenia dos problemes difícils de resoldre: la propietat privada i el traçat, amb algun revolt massa tancat i l'excessiu pendent en algun tram. Tot plegat feia molt perillosa la carretera quan estava glaçada, característiques que afectaven molt més els automòbils que les velles diligències.

Davant d'aquests problemes, es va abandonar definitivament l'adequació de l'antiga via i es va decidir construir una variant mitjançant una ordre ministerial el 5 d'abril de 1949.<sup>43</sup> El 18 de juny de 1954 es va aprovar el projecte de l'enginyer Carles Rubio, amb un traçat totalment diferent, però tot va quedar aturat. En vista que res no es movia, l'Ajuntament d'Alp va construir pel seu compte el tram des del municipi fins a Urtx. Més endavant, el 1962, amb l'ajuda de la Diputació de Girona va iniciar les obres fins a La Molina, seguint el projecte de Carles Rubio. Davant la manca de capital, es calculava que n'hi havia per dos o tres anys.<sup>44</sup>

Però no acabava aquí la tasca de l'Ajuntament d'Alp: va atorgar a l'empresa J. Rubau, mitjançant subhasta, la construcció de la carretera interior de La Molina, és a dir, des de l'estació del ferrocarril fins a la Pista Llarga. S'havia d'acabar durant l'any i a la primavera s'havia d'asfaltar.<sup>45</sup> Va quedar asfaltada el novembre de 1966. Quedava el tram fins a la collada. Amb una inversió de deu milions provinents del II Plan de Desarrollo, es preveia comunicar el cim de la collada amb la Pista Llarga o Font Canaleta, seguint cap a Masella i Alp. En definitiva, es tractava de la construcció de la carretera actual que des de la collada, pel pla d'Anyella, Roc Blanc i la font dels Còms, enllaça amb la carretera interior i li dona continuïtat.<sup>46</sup>

També es va construir un petit túnel de 190 m per no interrompre unes pistes d'esquí, inaugurat el 1972.<sup>47</sup> D'aquesta manera va quedar acabada la carretera de Font Canaleta al cim de la collada i a Masella. Per tant, es va completar l'enllaç «interior» o «per baix» de la carretera de la collada a Puigcerdà. El novembre de 1972 va quedar totalment asfaltada (*La Vanguardia*, 4 de juliol de 1972 i 22 de novembre de 1972).

*Carretera interior de La Molina.  
Font: Google Earth.*





Can Piella. L'Establiment era una casella de burots pel cobrament d'impostos sobre determinats productes... "con arancel de cinco leguas". Posteriorment es convertí en un petit hostel amb aixecament d'una segona planta. Cap al final va tenir fama com a lloc de joc. És va fer famosa la frase "Si a can Piella vas, pèl o borra hi deixaràs." (Ordre construcció: R.O. 14-3-1864).  
Foto: Lluís Garcia Rifà (2013).

## ELS HOSTALS DEL CAMÍ DE GERDANYA

No es pot acabar aquest petit treball sense una breu referència a la desconeguda història dels vells hostals del camí, que tant protagonisme tingueren durant l'època dels carros i les diligències.

No se'n pot fer una relació exhaustiva, puix la manca de documentació no la fa possible, i és una llàstima, ja que aquests llocs afavorien extraordinàriament el contacte entre persones de diferents classes socials i de diferent nivell econòmic i cultural. Uns van progressar i es convertiren en veritables hotels; d'altres, per bé que eren humils fondes, eren llocs de descans on les relacions entre propietaris i clients, entre cotxers i traginers amb els viatgers, de ben segur que generaven i enfortien llaços d'amistat i d'enriquiment personal. La vella carretera unia l'esperit de les persones. Al capdavall, molts van desaparèixer per sempre.

**Hostals a Vic. De nom Vilar** (o Josep Vilà Roca), va ser una persona molt respectada i amb un gran prestigi. En una crònica de crítica a Felix Macia Bonaplata apareguda en *La Publicidad* del 21 de juliol de 1882, apareix com a propietari d'un servei de diligències fins a Puigcerdà. Disposava d'un establiment amb el nom **Fonda de Pere Metus**, fundada el 1808 i situada al carrer de la Fusina, 1.

**Fonda Fonoll:** situada a la rambla del Carme, tenia una parada de diligències a Barcelona.

**Masies de Voltregà: Can Piella (Can Paiella).** A partir de Vic, és l'hostal més reconegut. Les primeres notícies que en vaig

*Ribes de Freser "Fonda de Rotllat". Anomenat hostel on feien parada i fonda la majoria de diligències a la Collada. Als inicis disposaven de cavalleries de lloguer amb sagals "mossos a peu" per passar el coll. Avui es l'Hotel Prats al carrer Sant Quinti. (Anys 30).*



tenir van ser per una dita, «si a can Piella vas, pèl o borra hi deixaràs», a causa d'una certa fama com a local de joc. Tot sembla indicar que es tracta, originàriament, d'un *portazgo* o casa de burots construït a mitjan segle XIX.

**Vinyoles: Ca la Dalda.** Construït el 1853, l'any 1860 apareix com a Hostel Nou d'en Casanovas. Aquest hostel està en el lloc que coincideix amb un revolt de 90° que feia l'antiga carretera, de tal manera que va quedar situat en xamfrà. El 1890 era una posta, és a dir, s'hi guardaven cavalls per al relleu.<sup>48</sup>

**Orís: Restaurant Bajalou.** Antic hostel situat al peu de l'antiga carretera a Ripoll, avui tallada i desviada. Fou fundat per Josep Forcada el 1896.

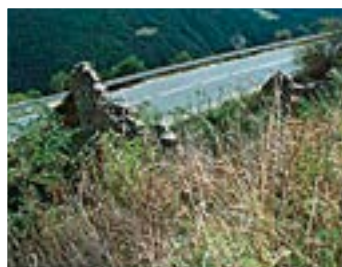
**Montesquiu: La Marxanda.** El poble neix al voltant d'una ferreria l'any 1558 i tenia un dels hostals de més anomenada, que va aparèixer en les primeres rutes que es van editar: La Marxanda.<sup>49</sup> Situat exactament on hi ha l'edifici actual de l'Ajuntament, hi passava l'antic camí de Cerdanya. L'hostal data de 1632<sup>50</sup> i era lloc de referència durant el segle XVIII i bona part del segle XIX.

**Ripoll:** les fondes i els hostals coneguts són l'Hotel Monestir, Can Payet, l'Hostal de l'Estudiant, Ca La Paula, l'Hostal dels Pirineus, Can Patllari, Cal Gaspar, la Fonda Universo..., dels quals gairebé no tinc notícies.

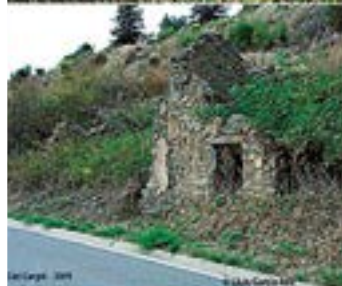
A partir d'aquí comencen els hostals pirinencs de la ruta per la collada:

*Guia de Caminos on apareix Marxanda de Montesquiu. Josep Matias Escrivano (1767).*





*La Collada.*  
Restes de Can Cargol, sota el Mas Cugumells, i explicació d'un fet de 1916 en un temporal de neu.  
Fotos: Lluís Garcia Rifà (1916-2009).



**Ribes de Freser: Fonda Rotllat** (actual Hotel Prats). És un dels hostals més famosos de la ruta, ja que està situat al peu de la pujada, a la banda sud (al nord, hi ha La Molina). Era lloc de molt moviment. Hi havia una bona quadra d'animals, tant per al relleu (posta) per al servei de diligències de Ripoll a Puigcerdà com per al lloguer de cavalleries i postillons o guies de muntanya per als viatgers, que, sols o en rècula, traspassaven el coll o feien qualsevol altra excursió. La parada de Ribes era tot 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 diligència que baixava de la terra fresca i de la que pujava, davant per davant del mateix hostal. 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».<sup>51</sup>

També hi hagué l'Hotel España, l'Hotel Restaurant Cataluña, etc.

#### **Els hostals de la collada de Toses**

El trànsit a partir de Ribes fins a La Molina és curull d'anècdotes, penalitats i desgràcies. El trajecte tenia, també, certes flaires que donaven una forta personalitat al camí per dues raons: la neu i l'esforç de les cavalleries, per camins de ferradures primer i tirant de carros i diligències després. D'altres olors, absolutament oposades, eren les derivades de la natura, sobretot a la primavera, i les de l'interior de les

diligències...



*La Collada.* Carros parats al davant de l'hostal de Can Cargol.  
Fons ACRI (anys 20).

Dels primers camins no en sabem l'origen, però sí que en coneixem el de les diligències, els carros i els hostals: la seva època més esplendorosa va anar des de l'arribada del tren a Ripoll (1880) fins a la construcció del Transpirinenc (1922). Amb servei de postes o no, cap no ha sobreviscut.

Diligències i ròncecs hostals que ja formen part d'un passat èpic de gestes heroiques!

Sense descartar-ne algun altre, faré referència als més coneguts: Roques Blanques, Can Cargol, La Cantina i Hostal de La Molina.

**Hostal de Roques Blanques:** més que un hostal, aquest lloc integra diverses instal·lacions que, en la foscor del temps, han esdevingut una successió de fets no gaire relacionats.

En primer lloc, cal tenir en compte la cruïlla de camins que representava l'itinerari del camí de Baix per Toses i el camí de Dalt per Dòrria i la creu de Maïans, que arribava a la Cerdanya, ja explicat. Com és natural, era camí de ferradura i no gaire —gens— bo. També va ser molt coneguda la farga catalana que s'hi va instal·lar.<sup>52</sup> Producte dels fets anteriors, s'hi va instal·lar un hostal, del qual tinc poques referències: «A media hora de Ribes y dominando el nuevo camino, unas ruinas protegidas 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



*La Collada.* La Cantina de Toses. Amb dues diligències un carabiner i, segurament, la Maria, que regentava el local. Bertran Editeur (anys 10).



*La Collada.* La Cantina. Vehicles bloquejats per la neu.  
Josep M<sup>a</sup> Co de Triola.  
Fons CEC (1912).



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



La Collada. Ruines de La Cantina de Toses. N-260, Km150,5. Foto: Lluís Garcia Rifà (2013).

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[...].<sup>53</sup> A conseqüència de la construcció de la carretera no tan sols va desaparèixer l'hostal, sinó també una cova amb una font a l'interior, anomenada cova de les Encantades.<sup>54</sup>

**Can Cargol:** per les imatges adjuntes es pot deduir que no era pas gaire gran. La seva especial situació, però, el feia protagonista d'un fet particular: a causa de l'estat de la carretera, es convertia, més vegades de les que hom desitjava, en una espècie de frontera, de fi de viatge, de barrera infranquejable, tot plegat fins a èpoques ben

recents. A vegades només podien travessar la collada els vehicles de tracció animal, i els automòbils quedaven encallats a la neu, o en el fangueig de les èpoques de desglaç. «A conseqüència de la grossa capa de neu que hi ha a la collada de Toses, ha quedat interromput el servei de cotxes des de Can Cargol fins

a Puigcerdà» (*El Ripollès*, 17 de desembre de 1966). Aquesta notícia es produïa cíclicament.

En una ocasió en què el cotxe de línia procedent de Ripoll no va poder passar més amunt, van haver de fer nit al petit hostal els viatgers, els conductors, els viatjants de comerç, els ramaders, els pastors, els carreters... Allà s'hi va trobar tothom i «como si ello no bastara, llegaron desperdigados, a pie y como Dios les dió a entender, algunos viajeros procedentes de Puigcerdá 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 Hostal 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 [...]». Un altre dia que un carro i la seva diligència quedaren atrapats a la neu, van haver d'auxiliar un viatger amb símptomes de congelació, el van posar en un carro, el van abrigar bé i el van traslladar com van poder a l'hostal.

**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 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



La Collada. Hostal de La Molina. Carros esperant que s'obri el pas. Autor desconegut (vers 1910).



La Collada. Hostal de La Molina.  
 "La Ceretana" cami del cim de la Collada.  
 Foto: Desconegut (vers 1910).

[...]. 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 raquícos hierbajos, algún escuálido gato, por la izquierda, serpenteando por toda la extensión de la montaña, la carretera con algún que otro carro tirado por lengua reata de siete u ocho animales». <sup>55</sup> Era famoso

l'*escarxat* de la Maria. No afegiré res més. Era realment un punt únic, de refugi, trobada i descans.

En una visita a la Cerdanya de la infanta Isabel, després de deixar una quantitat pels pobres a l'Ajuntament de Puigcerdà, el Diario de Gerona de Avisos y Noticias, el 24 de juliol de 1912 a la pàgina 7, informa: "S. A. y sus acompañantes hicieron un alto en la Cantina de Tosas donde comieron al aire libre".

**Hostal de La Molina:** va ser el més gran i el que va sobreviure més temps. «S'està construint un nou hostal a La Molina a càrrec del senyor Bertrand». <sup>56</sup> L'antic establiment produïa pocs rendiments i es va construir el nou en un lloc desèrtic, on «[...] 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 maig de 1882). Estava situat al principi de la vella carretera a la collada i, com que el telègraf encara no existia, era el lloc on calia esperar-se quan la neu impedia pujar a la collada. A vegades s'hi acumulaven diversos carros.

L'arribada del ferrocarril —primer—, la construcció de la carretera per Roc Blanc, la prolongació de la carretera de l'Estat per sobre de Saltèguet i, sobretot, la situació en què va quedar, fora dels llocs habituals de pas i allunyat del centre d'activitats de la neu, va suposar un lent declivi que va acabar en un incendi vers la dècada dels anys seixanta i en la desaparició sense deixar-ne cap rastre, més tard.

## REFERÈNCIES

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 realitat, ressuscita un vell projecte de 1835, oblidat fins aleshores.
3. La mateixa data del decret on s'ordenava l'amplada internacional a la línia d'Acs a Ripoll.
4. Constructors de la línia de Barcelona a Sant Joan, entre d'altres.
5. A l'octubre va arribar el tren a Sant Joan de les Abadesses.
6. *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 24 de setembre de 1911.
7. Gay de Montellà, Rafael. "La Cerdanya", pàg 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 juliol de 1922.
9. Ja el 1911 s'hi havia disputat la primera Copa del Rei Alfons XIII.
10. *Ceretania*, 8 de juny de 1924.
11. [http://www.autobusesbcn.es/lineas\\_i/alsina.html](http://www.autobusesbcn.es/lineas_i/alsina.html).
12. Les dades són de *La Vanguardia* del 23 de juliol 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 juliol de 1920.
15. Entre altres raons, també el fum dins els túnels era del tot insuportable.
16. *Ariege News*, 30 de juny de 2011.
17. Fins aquí, tot aquest apartat s'ha extret de: WIENIN, Michel. *Le Train Jaune: un chemin de fer d'exception*. Llenguadoc-Rosselló, 2000. ISBN: 2-907276-13-1.
18. D'origen no romà conegut, com sí que ho és de Vic vers el Vallès.
19. Per obtenir més detalls sobre aquest capítol, vegeu el web [www.traintren.com](http://www.traintren.com).
20. «Cerdaña». *Diccionario Geográfico Universal*. Tom II. Barcelona, 1831, p. 772.
21. *Ibid.*, p. 761.
22. «L'antiga quadra de la Marxanda, vell hostel que data aproximadament de l'any 1632, estava on actualment hi ha l'edifici de l'ajuntament» (Montesquiu).
23. Entenem per carretera el camí apte perquè hi passin els carros.
24. *Diccionario geográfico universal*. Tom VII, 1832, p. 816, 36. GALADIES DE MAS, Manuel. *Nuevo almacen de frutos literarios*. Vic, 1849, p. 41.
25. Emprèstit concedit a Francisco de Rivas el 25 d'abril de 1846 per a la construcció de carreteres.
26. La comunicació és del «Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas» dirigida al «Gefe Político de la Provincia de Barcelona».
27. *La Gaceta*, 29 de juliol de 1858.
28. D'ara endavant, la paraula cotxe fa referència a un vehicle de tracció animal.
29. Se suposa que, fins a les Coves (uns 800 m abans), per un pas provisional, ja que el pont no estava fet.
30. *La Gaceta*, 5 d'abril de 1872.
31. *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 17 d'agost de 1873.
32. Al mateix temps que el ferrocarril arriba a Sant Joan de les Abadesses.
33. *La Voz del Pirineo*, 30 de maig de 1886.
34. Fernando Puig y Mauri, marquès de Santa Ana i diputat a les Corts per Puigcerdà. En la seva activitat parlamentària va impulsar la construcció d'aquesta carretera.
35. Propietari de l'Hostal de La Molina. Amb la nova carretera, l'establiment quedava fora del trànsit.
36. *La Voz del Pirineo (LVP)*, 28 de març de 1886.
37. Aquest peatge va adoptar diversos noms: portazgo, puntasco, Pontasgo...
38. *Cerdanya*, 21 d'octubre de 1900.
39. Fort vent del Pirineu que aixeca la neu i l'acumula en llocs més arrecerats. Els qui van a esquiar en saben alguna cosa, com també els usuaris de la collada, encara que modernament és menys freqüent.
40. *La Voz del Pirineo*, 1 de febrer de 1891.
41. GALADIES DE MAS, Manuel. *Nuevo almacen de frutos literarios*. Vic, 1849, p. 182.
42. *La Vanguardia*, 30 d'octubre de 1966.
43. *La Vanguardia*, 31 de maig de 1962.
44. *La Vanguardia*, 31 de maig de 1962.
45. *La Vanguardia*, 23 de juliol de 1965.
46. *La Vanguardia*, 21 de juny de 1969.
47. Aquesta pista arribava a l'estació de ferrocarril, avui en desús.
48. «Lo viatge de Barcelona a Puigcerdà en 186...». *La Voz del Pirineo*, 16 de novembre 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 juliol de 1890.
54. *Butlletí del Centre Excursionista de Catalunya*, núm. 26 (març de 1897), p. 110.
55. Lluís G. Macià i Bonaplata, a finals del segle XIX. Dec aquest relat a l'article següent: GARÇON I PEYRI, Sofia. «La Cerdanya, viatjar en el segle XIX. Memòria d'una família». *Ceretania*, 2012.
56. El fill de Manel Bertrand, Joan, fabricant tèxtil de Sant Feliu de Llobregat des de 1861, amb 10,170 fusos i 255 telers. Tenia 339 obrers el 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