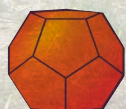


DOSSIER: ELS FERROCARRILS



FOTOGRAFIA: EL CANARI. AUTORIA: PAU TRIGO



Grup de Recerca
de Cerdanya



IDAPA

Institut per al Desenvolupament
i la Promoció de l'Alt Pirineu i Aran

*Institut entath Desenvolupament
e era Promocion deth Naut Pirenèu e Aran*

ÍNDEX

- PÀG. 04** CERDANYA, un petit país de pel·lícula... Alfred Pérez-Bastardas
PÀG. 05 A les telúries: Explotació econòmica de la natura. Enric Quílez i Castro
PÀG. 06 Ciència ficció. Enric Quílez i Castro
PÀG. 07 Poesia: Ausiàs March.
PÀG. 08 Parlem de llibres que parlen de la Cerdanya. Albert de Montjuïc
PÀG. 10 Pirineu: les lliçons de la crisi. Joan Ganyet
PÀG. 11 Premsa de cerdanya 1875-1936 (I). Alfred Pérez-Bastardas
PÀG. 18 Les raquetes es menjaran l'esquí de fons?. Jordi Romeu
PÀG. 19 Una fotografia atribuïda a Santa Maria de Puigcerdà i que correspon a Llivia. Gerard Cunill
PÀG. 24 Andorra, cap a un canvi de model d'Estat?. Guillem Lluch
PÀG. 26 Tinguem cura de la natura. Miquel Llimona
PÀG. 28 Trobades culturals pirinenques, el nom ja ho diu tot. Àngels Mach
PÀG. 30 Si tens una granja, fes formatge. Pere Pujol
PÀG. 33 Un mite comú: Vacunes, mercuri i autisme. Albert Grau
PÀG. 35 Una temporada de neu esperançadora. Jaume Piguillem Pérez de Rozas
PÀG. 35 Festival de cinema. Jordi Forcada
PÀG. 37 Inestable Ceretana de teatre. Xavier Piguillem
PÀG. 39 Els Jocs de les ganes. Alfons Mills
PÀG. 42 L'Ajuntament de Puigcerdà concedeix al GRC el premi Roser de la Vila

DOSSIER: ELS FERROCARRILS

- PÀG. 44** Les vies fèrries en el context de la cerdanya. A.P.B.
PÀG. 45 Turisme cerdà ferroviari. Alfred Pérez-Bastardas
PÀG. 47 La permeabilització dels Pirineus i el ferrocarril. Manel Nadal Farreras
PÀG. 55 El tren groc: un nou element del patrimoni mundial?. Xavier Oller
PÀG. 63 El cremallera de Núria. Joaquim Nadal i Farreras
PÀG. 65 Els ferrocarrils transpirinencs. Manel Nadal Farreras
PÀG. 70 Ara fa cent anys es construïa el túnel de Toses. Josep Clara
PÀG. 72 El transandorrà: un projecte ferroviari pirinenc. Francesc Rico i Coutret
PÀG. 75 Lluitar pel tren al segle XXI. Gerard Cunill Costa

EDITORIAL

Ja tenim disponible el número 17 de la revista Querol.

Parlem d'un munt de temes d'actualitat: l'esquí, el futur d'Andorra com a estat, els Jocs Olímpics d'Hivern i l'opinió que té d'ells la gent del territori, les trobades culturals pirinenques, etc.

El Dossier està dedicat a un tema sempre polèmic: el ferrocarril al Pirineu, a les diferents línies i enfocaments que té aquesta infraestructura al nostre territori.

Si voleu escriure algun article per la nostra revista sobre temàtica preferentment cerdana, només cal que ens el trameteu a la següent adreça electrònica:

grup@recercacerdanya.org

Enric Quílez i Castro.

President del Grup de Recerca de Cerdanya



Grup de Recerca
de **Cerdanya**

AGRAÏMENTS

Director: Enric Quílez i Castro

Coordinador General: Alfred Pérez-Bastardas

Maquetació: Anna Solans. www.creativa.cat

Internet: Gael Piguillem i Boladeras

COL-LABORADORS HABITUALS

Gerard Cunill, Albert Grau, Manel Figuera i Abadal, Miquel Llimona, Guillem Lluch i Torres, Oriol Mercadal, Alfons Mills i Munt, Alfred Pérez-Bastardas, Gael Piguillem i Boladeras, Jaume Piguillem Pérez de Rozas, Erola Simon i Enric Quílez i Castro



CERDANYA, un petit país de pel·lícula...

ALFRED PÉREZ-BASTARDAS

Quan un petit país és un gran plató cinematogràfic, no es pot desapropiar. Quan una comarca natural com la Cerdanya és un gran petit país, és obligat de fer-ne un documental que expliqui i ensenyi els seus tresors, la seva gent, la seva cultura...

Quan aquest documental sigui realitat, Cerdanya obrirà als ulls de molta gent; res ni millor que deixar que sigui les fotografies, les seqüències i el joc de colors i d'imatges que ens parlin d'aquesta comarca com ho feren fa ja anys d'altres indrets, com va ser el documental titulat *ANDORRA* sota la direcció de Joan Castanyer presentada el 1948. La pel·lícula produïda per Laya Films d'uns 12 minuts de duració, explica en llengua anglesa que a uns vuit-cents kilòmetres de la capital francesa, "hi ha un petit estat semi independents de la mida de Rhode Island, sense impostos, ni exèrcit. A *ANDORRA*, diu, cadascú és amo de la casa que es fa i la gent que hi habita és d'origen obscur perquè durant segles va ser refugi de tot tipus de fugitius", o de gent de pas... Ho explica la revista andorrana Portella en el seu número 9 de la tardor passada. Nosaltres creiem que estem en condicions i tenim els mateixos o semblants paràmetres per produir un documental de les mateixes característiques del país veí. Ja fa anys que el GRC organitza i promou el Festival Internacional de Cinema Independent i Curtmetratges de la Cerdanya, i crec que està en condicions d'endegar un projecte que bé podria ser el d'un documental de Cerdanya, elaborat per professionals de mèrit, amb la col·laboració de fotògrafs i càmeres de prestigi, juntament amb un guió que tingui en compte el conjunt cultural i patrimonial cerdà. El film que podria ser *CERDANYA, un país dels Pirineus Catalans* vindria a ser el fruit de l'èxit que el Festival de curtmetratges que organitza el GRC promou cada any. Crec que a hores d'ara disposem de professionals de tota mena per a la realització d'aquest documental que ha d'englobar tots els sentits culturals, és a dir tot el paisatge cultural, vull dir, patrimoni, història, gent, llenguatge, sentiment, visió geogràfica, sentit comarcal, obertura al món, etc.

El documental, no pas un reportatge, tindria quatre gegants arrelats a la terra, començant pel Carlit, el Puigpedrós, i acabant per la Tossa Plana i el Puigmal, amb un gran costellam basat en la Serra del Cadí. Vet aquí un entramat de cims i pobles, de rius i llacs que ens situïn en la plana cerdana i ens transportin al país que ha tingut un passat comtal, un sentit comunitari i un patrimoni cultural engrescador.

El documental *CERDANYA, un país dels Pirineus Catalans* produït en català, obriria els ulls a qui som de Cerdanya, els que hi van per l'esquí, i pel paisatge, els que només hi passen, i a tots aquells que creuen que aquest petit país és també un tresor a descobrir com a terra pirinenca. Podria ser un reclam turísticocultural, una proclama per la continuïtat cerdana de la seva identitat pagesa i ramadera, una reivindicació de cara a una comarca europea dividida entre dos Estats, un intent per unificar-la i proclamar-la com a Reserva de la Biosfera, amb un sentiment a favor del Pirineu, i de tots els intents per la seva conservació, adequació i pervivència del seu status paisatgístic.

El documental *CERDANYA, un país dels Pirineus Catalans*, donaria la mida del que volem i podem fer per aquest país nostre. Precisament ara que les notícies sobre el Tren Groc són del tot inquietants ens cal la força del país cerdà per tal de què no es desmantelli un dels grans atractius comarcals d'aquest tros del Pirineu. Una certa mostra de tot el que diem, l'hem descobert a la revista Ceretània en el número 1005 de l'11 d'abril de 1926, quan diu que l'empresari ceretà de cinema va fer realitzar una pel·lícula sobre Puigcerdà i la Cerdanya per ser passada com a propaganda turística. Per tant, no és pas una iniciativa de darrera hora. En tenim mostres i ens cal només executar de nou aquesta idea capaç de renovar el text i la imatge i donar-la a conèixer.

Deixar constància del que som i del que pensem, del que volem i del que tenim, és la proposta que necessitem i es pot fer amb la ciència d'un documental que podem anomenar *CERDANYA*. I el que vulgueu.

A les telúries: Explotació econòmica de la natura

ENRIC QUÍLEZ

És ben cert que el medi natural a la Cerdanya és un dels principals atractius de què disposa la comarca. Tant la contemplació directa del paisatge, com el gaudi indirecte a través del golf o de l'esquí o d'una simple passejada, fan de la comarca un lloc ideal per gaudir-ne tot l'any. Altres activitats al medi, com la cerca de bolets acaben de complementar l'explotació del medi natural de la Cerdanya.

Però tot això és molt insuficient. La comarca ofereix tot l'any un medi que es pot explotar, de manera ordenada, sostenible i racional, molt millor. Per exemple, a causa de la concurrència de diversos climes i per la seva especial orientació est-oest, la biodiversitat de la comarca és enorme. La quantitat d'ocells, papallones o de flora i la seva diversitat és extraordinària.

Altrament, res tenim a envejar pel que fa a fenòmens geològics o paisatgístics d'altres indrets del Pirineu o de Catalunya. El medi natural cerdà és extraordinari, però curiosament, no s'explota més enllà d'unes poques excepcions.

En alguns països, com el Regne Unit o Holanda, les associacions naturalistes d'amants dels ocells o de les papallones, per posar un parell d'exemples, s'agrupen en enormes associacions amb una capacitat de mobilitzar gentades.

Si poguéssim atraure part d'aquest flux d'amants de la natura a la Cerdanya, com altres comarques del nostre entorn pirinenc ja estan fent, podria ser un negoci de primera, especialment a finals de la primavera i començament de l'estiu, quan la natura es troba al màxim esplendor, però la Cerdanya encara es troba en temporada turística baixa o com a molt, mitjana.

Pel que fa als ocells, només cal veure la quantitat d'estrangers i nacionals que hi van a fer safaris fotogràfics a llocs com els aiguamolls de l'Empordà. I el món geològic té alguns indrets privilegiats al Pirineu, com el parc dels volcans d'Olot o algunes zones del Pallars o d'Ordesa.

Com dèiem, la Cerdanya té de tot: una gran i variada flora, paisatges geològics magnífics, una gran diversitat d'aus, arbres i papallones, etc. És qüestió



Foto: Gael Piguillem

d'editar les guies de camp corresponents (algunes ja existeixen), fer una promoció ordenada a través dels canals oficials, que sovint només ofereixen esquí i passejades per les famílies, i potser formar guies que hi entenguin en aquestes matèries.

Altrament, cal que el sector privat s'hi adhereixi a aquestes iniciatives, que poden ser tant públiques, com privades, com mixtes i que es vengui la comarca com un producte unitari, que atregui gent de pertot arreu.

AMERICAN GODS / NEIL GAIMAN

AMERICAN GODS

NEIL GAIMAN

ROCA EDITORIAL

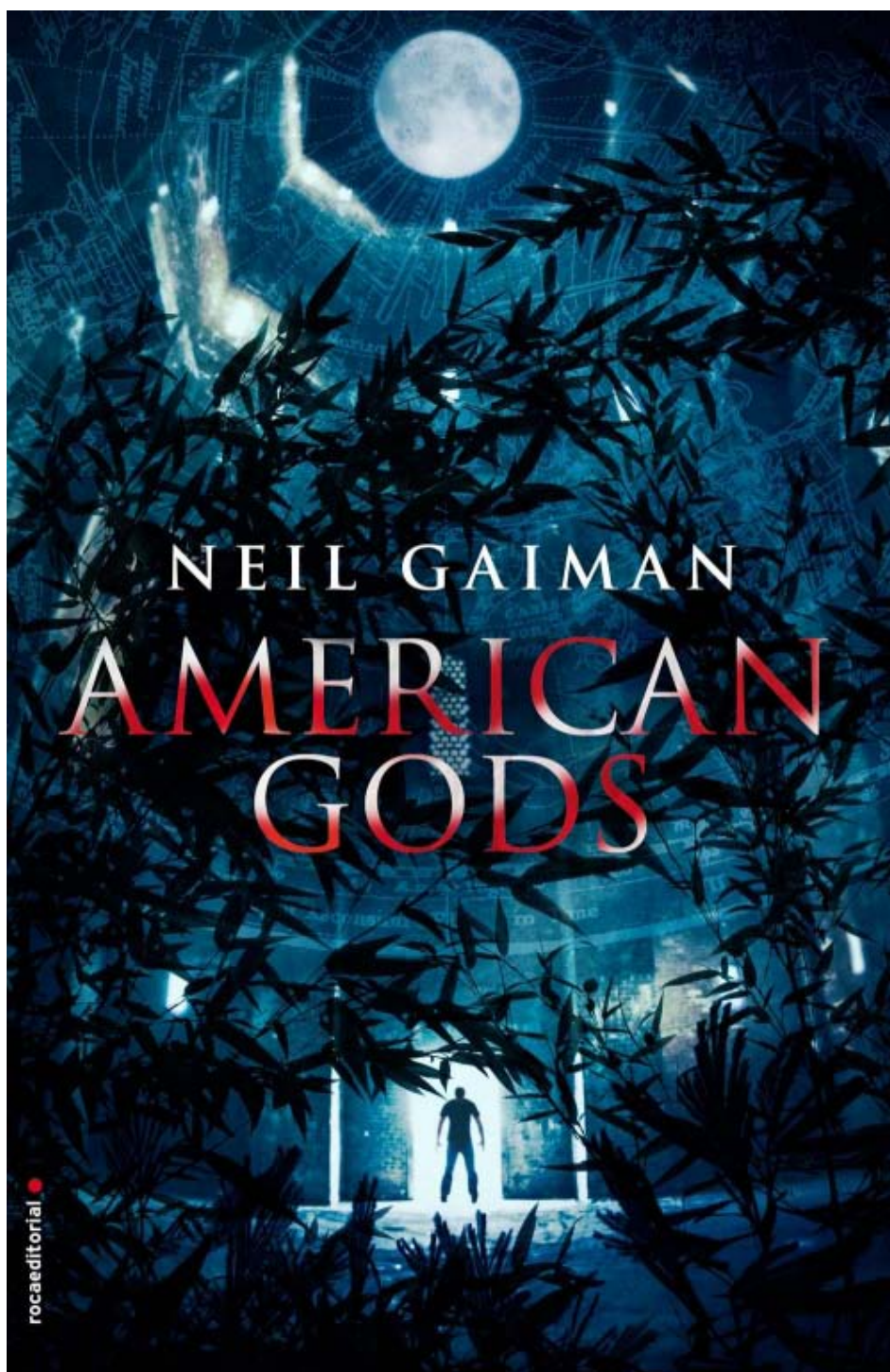
560 PÀGS. 2012

Aquest és un dels llibres que sempre he volgut llegir tot i sense saber que existia. American Gods admet diferents lectures: un viatge iniciàtic pels Estats Units profunds, una història de carretera, una novel·la antropològica o una narració fantàstica on els vells i els nous déus lluiten pel seu domini o simplement per la seva supervivència.

També és la història d'un encantador poble allunyat del soroll en què tot és aparentment senzill i encantador... fins que hom s'adona que aquest tipus de llocs acostumen a ser els pitjors i que sempre hi ha algun secret amenaçant des de les ombres.

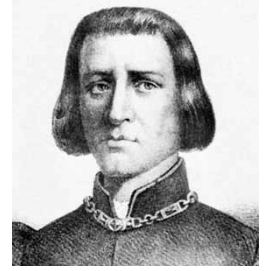
American Gods és tot això i molt més. A mi, particularment m'atrau sobretot la part antropològica i mitològica de la novel·la. La vaig trobar fascinant. Potser li retrec no haver-se enfrontat a la mitologia judeocristiana (l'excusa amb què ho justifica em sona a banal). Però altrament, l'univers mitològic, fosc i sobrenatural de la novel·la és força atractiu.

El mateix autor ho diu: "És una novel·la que t'agrada o l'odies". No hi ha termes mitjans. I suposo que depèn molt de si ets anglès, americà o d'algun altre lloc del planeta per tal que la vegi amb uns o altres ulls. Jo la recomano amb entusiasme.



Un darrer apunt: aquesta novel·la va guanyar, entre d'altres, els premis Hugo, Nebula, Locus i Bram Stoker. La qual cosa ens presenta el dubte raonable sobre a quin gènere literari pertany. És evident que no és ciència-ficció clàssica, tot i que jo no veig el terror sobrenatural enlloc. Fantasia? Potser, encara que tampoc és fantasia a l'ús. En fi, suposo que és d'aquelles novel·les que no admeten etiquetes clares com a delimitadors.

Poesia: Ausiàs March



POESIA d'Ausiàs March

[1]

Així com cell qui en lo somni es delita
e son delit de foll pensament ve,
ne pren a mi, que el temps passat me té
l'imaginar, que altre bé no hi habita.
Sentint estar en aguait ma dolor,
sabent de cert que en ses mans he de jaure,
temps d'avenir en negun bé em pot caure:
aquell passat en mi és lo millor.

Del temps present no em trobe amador,
mas del passat, que és no res e finit.
D'aquest pensar me sojorn e em delit,
mas, quan lo perd, s'esforça ma dolor,
sí com aquell qui és jutjat a mort
e de llong temps la sap e s'aconhorta
e creure el fan que li serà estorta
e el fan morir sens un punt de record.

Plagués a Déu que mon pensar fos mort
e que passàs ma vida en dorment:
malament viu qui té lo pensament
per enemic, fent-li d'enuigs report,
e, com lo vol d'algun plaer servir,
li'n pren així com dona ab son infant,
que, si verí li demana plorant,
ha tan poc seny que no el sap contradir.

Fóra millor ma dolor soferir
que no mesclar poca part de plaer
entre aquells mals, qui em giten de saber
com del passat plaer me cové eixir.
Llas, mon delit dolor se converteix,
doble és l'afany après d'un poc repòs,
sí co el malalt qui, per un plasent mos,
tot son menjar en dolor se nodreix.

Com l'ermità qui enyorament no el creix
d'aquells amics que tenia en lo món
e, essent llong temps que en lo poblat no fon,
per fortuit cas un d'ells li apareix
qui los passats plaers li renovella
sí que el passat present li fa tornar,
mas, com se'n part, l'és forçat congoixar,
lo bé, com fuig, ab grans crits mal apella.

Plena de seny, quan amor és molt vella,
absència és lo verme que la guasta,
si fermetat durament no contrasta
e creure poc, si l'envejós consella.

[11]

¿Quins tan segurs consells vas encercant,
cor malastruc, enfastijat de viure?
Amic de plor e desamic de riure,
¿com soferràs los mals qui et són davant?
Acuita't, doncs, a la mort, qui t'espera
e per tos mals te allongues los jorns:
aitant és lluny ton delitós sojorns
com vols fugir a la mort falaguera.

Braços uberts és eixida a carrera,
plorant sos ulls per sobres de gran goig.
Melodiós cantar de sa veu oig
dient: "Amic, ix de casa estrangera!
En delit prenc donar-te ma favor,
que per null temps home nat l'ha sentida,
car jo defuig a tot home que em crida,
prenent aquell qui fuig de ma rigor."

Ab ulls plorant e cara de terror,
cabells rompent ab grans udulaments,
la vida em vol donar heretaments
e d'aquests dons vol que sia senyor,
cridant ab veu horrible i dolorosa
tal com la mort crida al benaurat,
car, si l'hom és a mals aparellat,
la veu de mort li és melodiosa.

Bé em marvell com és tan ergullosa
la voluntat de cascun amador!
No demanant a mi qui és amor,
en mi sabran sa força dolorosa.
Tots, maldient, sacramentejaren
que mai amor los tendrà en son poder
e, si els recont l'acolorat plaer,
lo temps perdut, sospirant, maldiran.

Null hom conec, o dona, a mon semblant,
que, dolorit per amor, faça plànyer:
jo son aquell de qui es deu hom complànyer,
car, de mon cor, la sang se'n va llongyant.
Per gran tristor que li és acostada,
seca's tot jorn l'humit qui em sosté vida
e la tristor contra mi és ardida
e, en mon socors, mà no s'hi troba armada.

Llir entre cards, l'hora sent acostada
que civilment és ma vida finida:
puix que del tot ma esperança és fugida,
ma arma roman en aquest món damnada.

Parlem de llibres que parlen de la Cerdanya

ALBERT DE MONTJUÏC

MONT-LOUIS / FONT-ROMEU / BOURG-MADAME
Domènec de Bellmunt

Aquest és un llibre entranyable del periodista Domènec Pallerola i Munné (Bellmunt d'Urgell 1903–Tolosa de Llenguadoc 1993) que usava el pseudònim de Domènec de Bellmunt, una figura clau en el món del periodisme català de l'època. Havia estudiat dret i s'exilià a París durant la Dictadura de Primo de Rivera, i també durant la llarga Dictadura franquista. Col·laborador de diaris i revistes i dirigí la revista *Foc Nou*, a més de publicar novel·les i obres d'assaig. Té una extensa obra periodística i unes memòries de gran interès.

Però del llibre que avui volem parlar, poques vegades és citat en les biografies de Domènec de Bellmunt, possiblement perquè és un llibre de sentiment amorós vers la Cerdanya, com a indret on l'autor hi va estar sojornant en èpoques molt difícils per a ell i per a tot Catalunya. Com que el llibre de mides 19 x 12,5 cm i 96 pàgines, no porta data d'edició, es fa difícil de saber-ne exactament en quin any el devia publicar, ja que ho fa en nom d'ell i amb l'ajut moral i econòmic, diu, de persones amb càrrecs polítics (els tres alcaldes dels tres llocs citats com a reclam) i també de propietaris d'hotels (El Gran Hotel, de l'Ermitage, Hotel Pyrénées, Hotel de France), així com del Sindicat d'Iniciativa de Font-romeu, i de persones conegudes del seu entorn d'exili. Cal dir que Domènec de Bellmunt a més de tenir una obra bibliogràfica extensa en català, alguna en castellà, té també algunes obres en francès, entre elles *Andorre et ses beautés*, que fou publicada el 1952, i que en la llista d'aquestes obres d'aquest llibre, hi diu que està en premsa. Això podria ser aclaridor per saber-ne aproximadament la data d'edició d'aquest llibret que ara comentem, i que crec estaria entre els anys 1948 a 1950. Publicat en llengua francesa segurament fou imprès a Perpinyà, i distribuït a la zona del Rosselló i la Cerdanya entre amics i coneguts, ja que és a ells a qui va dirigit, i no pas al turisme català estrictament, que en aquella època era gairebé nul, doncs passar la frontera era una aventura gairebé perillosa. La curiositat però d'aquest llibre no

es limita pas a aquestes consideracions, sinó també i sobretot al text, que un diria un xic improvisat, potser en funció d'un reclam turístic, alhora que amb una motivació econòmica d'ajut a la publicació de l'obra. Mentre que alguns capítols tenen una estructura on s'explica la història de Font-romeu, de Puigcerdà, de Montlluís, d'Ix, etc., també tenen cabuda petites referències directes als hotels, els propietaris dels quals, han ajudat econòmicament a la publicació de l'obra.

A més a més, tenint en compte que la llibreta no té cap sumari, ni índex, queden algunes referències sobre indrets, hotels o sobre la indústria de porcellana de Bourg–Madame, molt inconnexes del que sembla que vol ser l'obra en general. Altrament a la pàgina 47 hi ha un Cant a Puigcerdà, escrit en català, que no podem deixar passar:

Volem saludar, en català, la capital de la Cerdanya. La capital per excel·lència, senyora i majora, d'aquesta contrada exquisida. Glòria de la Catalunya francesa i orgull de la Catalunya espanyola. Glòria justa i merescuda, bastida pels segles. Aureolada per la Història i abellida per les gràcies naturals que Déu li ha donat.

Car Puigcerdà és una de les ciutats catalanes de nissaga més antiga, ja que fou fundada el 17 d'abril de 1177 pel rei català Alfons I, i creada per aquell monarca amb l'intenció d'elevar-la al rang de capital.

Ha passat anguixes, ha sofert assalts, ha estat víctima de guerres, d'invasions, de setges, de revolucions, però de tot ha sortit, valenta i puixant. Com una nau ben marinera, ha superat les tempestes de l'oceà inclement i ha anat enriquint-se amb la noble patina de la vetustesa i l'antigor.

Al bell centre de la terra cerdana, mirador ideal, terraplè de gràcies, balcó internacional, oasis del Pirineu, Puigcerdà té rang i senyoriu de vil·la selecta. Al costat de les joies i monuments històrics que posseeix, s'aixeca avui una ciutat moderna, graciosa i elegant, plena de vitalitat i de riquesa que atreu el comerç, el turisme i la gent de bon gust.

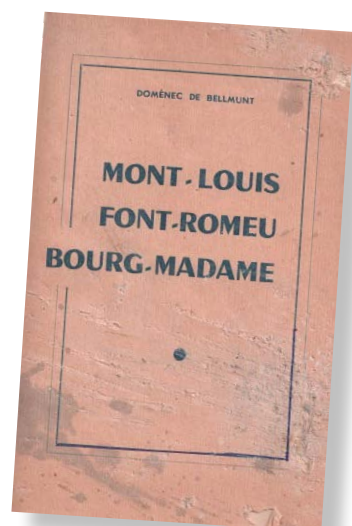
Salut, Puigcerdà !

Els espanyols s'enorgulleixen de tu, els catalans t'estimen, els francesos t'admiren i els cerdans t'ho donarien tot.

Què vols més senyora? Què més desitges, ciutat benaventurada?

Aquest bell cant majestuós i alhora sentimental, va seguit d'una petita història de Puigcerdà, ara ja en francès i d'una íntima guia de monuments. També aprofitava Domènec de Bellmunt per incloure uns versets de l'himne cerdà, qualificant-la de bella cançó popular, per donar-li un sentit històric que no té. Després entra de ple en la història de Font-romeu a través d'uns versets que no cita ni autor ni origen, i que poden ser dels goigs cantats i dels seus cants populars. Després entra amb un passeig literari a l'*Ermitage*, i les tradicions religioses, la font i el calvari, i acaba aquesta secció amb una llarga carta de sota el títol de "Font-Romeu en Hiver" li va escriure "une spirituel écrivain français, Mme. Nicky Lions" des d'allí mateix. Finalment hi han petites notes sobre els hotels i una petita història de Montlluís. Tanmateix és un llibre d'interès per la seva relació amb els indrets descrits i la manera senzilla, gairebé artesanal, d'explicar-ne els punts claus i les dates rellevants d'aquest tros de la Cerdanya. Les fotografies són quasi totes del fotògraf d'art Gaudin instal·lat a Font-Romeu, i probablement amic de l'autor, com tots els que ostentaven aleshores els hotels anomenats en el llibre, i sobretot de la indústria de porcellana de Molas-Sauquet (amb dues fotografies), i els establiments (Hotel Salvat), els magatzems Serret, la botiga de fotografia d'A. Baqué, la de la Sra. Prat amb articles de París, la Parisiana de perfumeria de luxe, la de màquines agrícoles i ceràmiques de M. Michel Marty, tots ells amb una petita descripció que fan venir ganes d'anar-hi a comprar, sobretot en aquells moments en que Espanya encara amb la política d'autarquia i dictadura econòmica i política, no tenien res de tot això que allí es podria comprar.

Per acabar d'explicar, aquest llibret imprès amb un paper sèpia molt bast, i una tipografia un xic petita,



però moderna, voldríem que en el capítol referent a Font-romeu hi ha una versió moderna del perquè les mares de Déu trobades tenen una fisonomia bruna o negra en les seves cares, citant l'escrivain i historien Don Antoni de Bofarull a cru pouvoir donner une version scientifiques au sujet de la couleur brune de

toutes les Vierges Pyrénéennes (Núria, Belloch, Montserrat, Font-Romeu).

D'après cet historien, ce teint brun a du se produire per un effet tout naturel du changement que s'opère, avec le temps, dans les peintures où l'on fait entrer le carbonate de plomb, car cette matière, par son contact avec l'acide silphydrique, très répandu dans l'atmosphère des altitudes, produit le sulfure de plomb, se transforme après et prend la couleur noire.

No hauríem pensat mai com en un llibret senzill i entranyable hi trobaríem una explicació científica sobre els tons bruns de les diverses marededéu catalanes.

No voldríem però, donar per tancada la ressenya d'aquest llibre de Domènec de Bellmunt, sense fer menció de la dedicatòria que fa a la seva filla *Marie-Neige, qui a collaboré avec moi dans les recherches historiques pour la documentation de ce livre.*

Igualment crec d'interès de reproduir el text del prefaci Domènec de Bellmunt, on va voler deixar constància de la seva estima per la Cerdanya :

Ce petit ouvrage a été écrit a l'honneur d'un pays que nous avons toujours aimé : la Cerdagne.

Dieu a donné a cette terre bénie toutes les grâces de la Création : beauté naturelle, climat excellent, paysage merveilleux, végétation superbe.

S'il lui fallait un attrait de plus, il lui a été encore accordé : celui de zone frontière, avec se parfum troublant, de tentation et de mystère, qui enveloppe toujours les pays frontaliers.

Et pour comble de bonheur, l'histoire et la géographie l'ont placé en Catalogne, ce qui veut dire que les cerdans ont la joie, l'honneur et le privilège de parler catalan qui, comme tout le monde le sait, est una des langues les plus harmonieuses et les plus jolies du monde.

C'est de ce pays, et tout spécialement de Bourg-Madame, Font-Romeu et Mont-Louis – avec une parenthèse sur Puigcerdà, qui est une autre perle de la Cerdagne – que nous avons essayé, bien modestement, d'écrire l'histoire et de louer les charmes.

L'histoire ce sont les faits du passé et, dans le cas de la Cerdagne, d'un passé bien émouvant, rempli de guerres, de révoltes et invasions. Les charmes c'est le présent et leur sources directes se trouvent dans la grâce naturelle de la Cerdagne d'aujourd'hui.

Explica que Pascal abans d'escriure s'agenollava i resava. I jo, -diu Domènec de Bellmunt- evoco aquest fet espiritual perquè quan escric sobre la Cerdanya, tinc una emoció semblant; tant si és sobre la Cerdanya,

francesa o espanyola, és a dir sobre la Cerdanya eterna que és catalana. Fa un cant als habitants del petit país, dient que no moren mai, perquè s'alimenten de l'aire de les pinedes i del sol, així com de l'aigua fresca de les muntanyes, que majestuoses li donen un aire imponent, tot citant els pics i els cims, mentre que a la llunyania Puigcerdà obre la porta a Espanya.

I encara una darrera reverència literària, quan diu que: *Mais je suis sûr qu'avant de parler de Cerdagne il*

faut, tout au moins, faire une belle révérence et tirer, bien bas sob chapeau.

Fins aquí, aquest repàs del llibret de Domènec de Bellmunt sobre la Cerdanya; de fet no és pas un llibre difícil de trobar, doncs encara algunes llibreries de França, si es demana, l'ofereixen. Els amants de la Cerdanya, els hi recomano, com a prova d'amor d'un català exiliat cap a un tros de la terra cerdana que espera una unificació europea.

Pirineu: les lliçons de la crisi

JOAN GANYET

Catalunya, Europa, el món, estan afectats per una greu crisi econòmica que ja dura set anys. S'ha dit que d'ella en sortirà una societat que tindrà poc a veure amb la d'abans.

És una afirmació un xic exagerada. Sóc més partidari de considerar que l'evolució dels individus i de la societat és gradual i sostinguda, i que les crisis i els esdeveniments només n'acceleren la velocitat dels canvis en funció de la intensitat de la sotragada. La crisi actual és sens dubte molt aguda, amb doloroses conseqüències per als individus, les famílies, les empreses i determinats països. Però tot és relatiu: podem imaginar-nos encara una convulsió més gran. Sense anar més lluny Espanya, en la crisi dels anys 1992–1993, també va assolir la xifra del 24% d'aturats.

I el Pirineu? Quines lliçons poden extreure's de la crisi? Una primera constatació sembla de tota evidència: cal reconsiderar a fons el model d'especialització gairebé exclusiva en la construcció lligada a la segona residència, que tan onerosa resulta ara. I una pregunta associada: la fita principal, el gran objectiu dels pirinencs és ser un destí turístic? L'ambició com col·lectiu és rebre gent i més gent procedent d'altres llocs en quantitats cada vegada més grans? O l'ideal a assolir és un altre més alt i també més difícil; per exemple, constituir una societat modèlica en educació, en qualitat de vida i en relació harmònica amb la natura? En el benentès, és clar, que el turisme és i serà una font clau de recursos econòmics en qualsevol escenari. Simplificant molt, podríem identificar un punt fort i un punt feble del Pirineu en l'actual conjuntura. La seva principal fortalesa és sens dubte la creixent consideració de l'eco-

logia i el paisatge en l'escala de valors de la societat contemporània, i l'automàtica identificació de la muntanya amb aquests dos conceptes. El punt feble es deriva de la crònica manca de força i de cohesió del teixit social pirinenc, amb el corollari de l'exaltació del localisme i de la dispersió d'esforços.

Com hauria el Pirineu d'afrontar el futur postcrisi? El veterà economista, pensador i novel·lista José Luís Sampedro, en una recent entrevista a un diari, a les tres paraules que ara ho dominen tot imposades per la fèrria dictadura dels "mercats", **productivitat, competitivitat, innovació**, en contraposava tres altres, pel mateix ordre, **vitalitat, cooperació, creació**.

Crec que són tres idees bàsiques per al futur del Pirineu. Faré un comentari sobre cadascuna d'elles. 1) **Vitalitat**. És indispensable per a donar noves perspectives al Pirineu en l'enfortiment del seu teixit social. Com fer-ho? Evidentment reforçant tot el que hi ha, tot el que es mou, totes les iniciatives que es generen des de dins. Però essent això absolutament necessari, no és suficient. Cal, a més, fomentar la **immigració qualificada** de professionals urbans sensibles a l'atractiu de la muntanya, disposats no només a passar-hi el cap de setmana, sinó a quedar-s'hi a viure i treballar. Convé prioritzar els habitatges-taller ben connectats telemàticament en front de les segones residències buides més de 300 dies a l'any. Amb un contingent de l'ordre de l'1% dels professionals urbans n'hi hauria prou per inocular nova saba a la societat pirinenca.

2) **Cooperació**. És essencial la superació dels localismes, de les visions i les polítiques de campanar. Cal incrementar la cooperació intra i extra pirinenca a tots

els nivells. Daniel Innerarity, catedràtic de Filosofia Política afirma que: *“en la societat del coneixement la intel·ligència és una xarxa sense centre”*. Cooperació entre valls, entre empreses, entre centres d'ensenyament, entre pobles i ciutats (i és clar, amb les potents aglomeracions urbanes veïnes). Cooperació entre la iniciativa pública i la privada. Per pur interès, cal molta més agilitat i generositat en el flux d'intercanvis. I, 3) **Creació**, en el cas que ens ocupa, sinònim d'originalitat i de qualitat. És clau l'establiment d'un clima, d'una manera de fer, caracteritzada per la qualitat, la simplicitat i la pulcritud. Qualitat, simplicitat i pulcritud en l'artesanía, en les manifestacions artístiques i culturals, en la gastronomia, en els productes industrials, en la senyalística, en els serveis privats i públics, en l'urbanisme. José Luís Sampedro afegia: *“el gaudi de la vida no és qüestió de quantitat, sinó de sensibilitat, d'intensitat i de compenetració”*. Tres mots plens de significat que poden inspirar la nova etapa del Pirineu postcrisi: sensibilitat en els plantejaments socials i en l'ordenació del territori, intensitat en la recerca de la qualitat i en la col·laboració entre els sectors públic i privat i compenetració entre l'home i la natura, la millor aposta de futur.



Litografies de EC Ricart

Prensa de Cerdanya 1875-1936 (I)

ALFRED PÉREZ-BASTARDAS

S'ha dit que la vitalitat d'un país es mesura per la seva premsa. La que parla dels esdeveniments polítics, socials, culturals i econòmics; la que presenta el batec industrial i esportiu, la que dona notícia de les defuncions, del temps, en una paraula de tota la vida comarcal, amb una visió de relat històric i de reflexió intel·lectual que permet una visió de conjunt de quins són els desitjos, els problemes, les idees que afloren en aquesta comarca pirinenca de la Cerdanya.

En un moment en què sembla que la premsa escrita en paper hagi de desaparèixer i transformar-se en un document digitalitzat, obrim les portes a avaluar quins han estat i són encara els referents d'aquesta premsa comarcal, tot fent-ne un resum d'allò que ha estat i és encara la premsa escrita a Cerdanya. Hem deixat de banda tots els fulls parroquials tant de la banda francesa, com de l'altra, i també els fulls informatius de grups

escolars, escoles, grups excursionistes i clubs d'esquí, d'informació municipal i diversos fulls de propaganda turística o comercial, dels destacaments de l'exèrcit espanyol a Cerdanya, i hem mantingut algunes publicacions que ens han semblat d'interès per aquells que llegeixin aquests articles dedicats a la premsa.

Es tracta doncs de donar-hi un cop d'ull per permetre saber com han estat de fràgils els intents per dotar a aquest petit país d'un conjunt de premsa periòdica, setmanal, quinzenal, mensual, quadrimestral o esporàdica, que donés fe de la voluntat cerdana per expressar-se i deixar constància de la llibertat d'opinió i d'expressió, és a dir de premsa.

La primera revista publicada a la Cerdanya fou el setmanari **EL PUIGCERDANÈS** que va sortir el 1875 sota la direcció de Josep M. Martí i Terrada (1837-1917), farmacèutic de Puigcerdà, que també la



va fundar, i que va durar probablement uns tres anys. A l'Arxiu Comtat de Cerdanya no hi ha cap número, i no se n'ha trobat encara cap exemplar. Martí Terrada fou regidor i alcalde Puigcerdà, i un personatge actiu en la política cultural, membre de la Reial Acadèmia de Bones Lletres. Fou defensor de la Vila davant les tropes carlistes els anys 1873 i 1874; membre actiu de la Unió Catalanista. A la seva rebotiga farmacèutica s'hi reunien escriptors i intel·lectuals com Frederic Mistral, Jacint Verdaguer, Victor Balaguer, Joan Maragall, Narcís Oller, Macià i Bonaplata, Francesc Matheu, els germans Junoy, Gaudí, Frederic Mistral, Massó i Torrents, Joan M. Guasch i altres. Va ser promotor del Casino Ceretà, així com de les festes de la rogalia del llac.

Dec a Martí Solé i Irla, aquesta informació, publicada a *Rufaca* en el número 100 (març 1990) en l'apartat "Fets de Cerdanya: A Cerdanya... ja fa temps" de la pàgina 5, doncs fou ell qui en revisar el setmanari *Ceretània*, en el número 1000 del 21 de març de 1926, va trobar un comentari signat amb pseudònim de Juvenic (no sabem si en honor de Pere Jovenich, antic rector de Bolvir del segle XVII) del comentari sobre la primera revista cerdana: "EL PUIGCERDANÉS, fundat i dirigit pel malaguanyat patrici D. Josep Maria

Martí, redactat en castellà i editat en l'estampa de Pau Mas, successora de l'antiga de Joan Diuenge.

"Entre els molts que honraven ses columnes –segueix explicant Juvenic–, devem nomenar a D. Lluís Cutxet, de Llivia, elegit president dels Jocs Florals de Barcelona el 1876. Així comença el setmanari comarcal que compleix ara els cinquanta anys de sa publicació."

Fins ara hem esmerçat temps i esforços investigacions, tal com també ens en el seu moment els que editaven *Rufaca*, per mirar de trobar un exemplar de EL PUIGCERDANÉS, però els nostres esforços de moment, han estat inútils. Veurem si a la llarga tindrem la joia de veure'n algun exemplar. De si així ho farem saber.

Uns anys més tard apareix **LO SOMATENT, (1897)** del qual encara sabem menys coses. No n'hem pogut veure cap exemplar, i és mencionat tan sols en el Catàleg Històric General de la Premsa en Català, volum 1, que abasta de 1641 a 1898, publicat per l'Institut d'Estudis Catalans, obra de Jaume Guillamet i Marcel Mauri (ed.), com a treballs de la Secció de Filosofia i Ciències Socials XLVII, publicat el 2015. **LO SOMATENT**, l'esmenta en la pàgina 110.

Una altra manifestació escrita de premsa periòdica

LA VOZ DEL PIRINEO.

Periódico de Intereses locales, Avisos y Noticias, de la Cerdaña.

Prezio de suscripcion: España, 2 pesetas trimestrales. Extranjero, 3 pta. Pago anticipado. Se insertan anuncios y remedios á precios convencionales.

REDACCION Y ADMINISTRACION
Imprenta de Pablo Mas
Puigcerdá.

La Redaccion admitirá los escritos de cuentas gusten colaborar en el periódico, siempre que cumplan con su programa y mediante previa censura. No se devuelven originales.

Precios del mercado.

Trigo, á 26 pias. los 145 litros, ó la carga
Cauteno, 19 » id. id.
Avena, 19 » id. id.
Palapas, 8 » los 150 » 80 gr. ó id.
Carnero, 215 » 1 kilo 200 gr. ó carnicera.
Ternera 150 » id.
Buey, 125 » id.
Tocino, 3 » id. id.
Id. seco, 2 » id. id.
Salchichon seco, de 4 á 6 pias. id.

AFECCIONES METEOROLÓGICAS DE LA SEMANA.

Dias	Termómetro Centígr.			Atmósfera y observaciones notables.		
	6 h. m.	1 h. t.	9 h. n.	5 h. mañana.	1 h. tarde.	9 h. noche.
16	-3	6	1	Sereno.	Sereno.	Sereno.
17	-4	3	-1	»	»	»
18	-4	5	2	»	»	Nubes.
19	0	5	1	Nubes.	Lloviendo.	»
20	-2	4	0	»	Nubes.	»
21	-1	4	-2	ha nevado.	Borrascoso.	Borrascoso
22	-3	0	-3	Borrascoso	»	Sereno.

Pildoras Catárticas DEL DR. AYER.



LA MEJOR Medicina de Familia.

En los dias 30 de Noviembre y 1, 2 y 3 del corriente mes de Diciembre, se ha fet la gran fira d'Ornarjá, peñita vila situada á cuatro horas de la Son d'Urgell, Segre avall. Ista fira, ha de Sals y la de Belver, de Cerdaña, son las tres de más importancia que se fan en tota la sta terra catalana. La d'Ornarjá es fira de tota classe de bestiar, pero element que li dona carácter é importancia es lo muletán de totes classes, matxos, mulas, cavalls y eugas, principal-

Una gran part de dit bestiar ve de las comarcas francesas del Poitou, de la Plana de Tolosa y dels departamentos limitrofes del Haute Garonne, del Ariège y regions ponentinas de Pirineus Orientals. L'altra part de la Cerdaña, de las Valls d'Andorra, Arán, Ribagorça y Pallars y de la Montanya d'Urgell.

Los compradores venen de las regions central, meridional y ponentina de Catalunya, d'Aragó, de Valencia y de la Manxa. La fira d'Ornarjá fins ara ha sigut y seguix essent ja prelecta dels valencians.

Los tractante en muletán distinguien tres calitats ó rasses de dit bestiar: la pitovina, que diuen los valencians, la tolosana y la del país catalana. La rassa del Poitou se distingue per la elegancia y perfección de las sevas formas: los matxos y mulas d'aquella región francesa semblan fetas ab motllo: son además los que fan mes aumentos. Aixis es sempre se pagan doble que lo de la Cerdaña, Pallars, etc. La rassa tolosana ocupa un lloch intermiti; es mes sencilla y no fa 's aumentos que la pitovina, pero te formas mes correctas y ayrosas que la catalana ó del país. Los compradores catalans que venen de Barcelona, Urgell, Ta-

preferencia pitovina; los valencians y aragonesos se contentan ab bestiar catalá y tolosá, y no perquè no 's li agradin més los altres, sino porque no 's li arriban los oordos.

Lo mejor número de tractes versan sobre mulas, venen en segon lloch los caballs y finalment las eugas. Ais caps de muletán que no arriban al any se 's anomenan pitovins, als que pasan del any sense atravesar dels dos sobrany, als que van peis tres ferros, y aixis sucesivamente fins als seis anys, en que 's anomenan eacament matxos ó mulas. Y aixó prové de que mentres no tenen sis anys se 's hi coneix la edad pel queix ó dentadura, y aixis que 's han complet ja ningú pot endevinar lo número d'anys que tenen. Y desde llavors ja es inútil menarlos á fira, no trobaréu ni un comprador que us hi digui.

Enguany la fira ha anat malament. Ha quedat molt bestiar pera vendre, sobre tot mulas. Y lo que ha marxat ha sigut venut á preus ruinosos para 's tractadors. Aixó prové de que 's muletán per causes de camús y d'ais drets d'aduanas ha sofert un aumento de preu considerable, que no pueden resistir los compradores de per avall, que en sa mayor part venen de regions vitícolas y de paisos per tant ahont no hi corre una peseta per abasta de la gran crisis del vi.

FIRA D'ORGARJÁ

En los dias 30 de Noviembre y 1, 2 y 3 del corriente mes de Diciembre, se ha fet la gran fira d'Ornarjá, peñita vila situada á cuatro horas de la Son d'Urgell, Segre avall. Ista fira, ha de Sals y la de Belver, de Cerdaña, son las tres de más importancia que se fan en tota la sta terra catalana. La d'Ornarjá es fira de tota classe de bestiar, pero element que li dona carácter é importancia es lo muletán de totes classes, matxos, mulas, cavalls y eugas, principal-

figura el mestre Josep Maria Xandri, i l'administrador és Pere Sargatal Tubert. La lletra del nom també havia variat i en aquest breu període apareix com en els anys primers de la seva publicació. Finalment vers el 1904 es restableix el nom en català de **La Cerdaña**, ara amb caràcters d'estil modernista, però sense utilitzar gairebé mai el català. El diari sembla que va patir alguns problemes importants provocats per la censura que inclús el van obligar com hem senyalat a canviar sinó de mans, de direcció, i creiem que també fou suspès durant una temporada, a més de retornar-li el nom tal com apareixia en els seus primers anys, és a dir **LA CERDAÑA** amb caràcters de lletra negra i gruixuda. Precisament el dia 14 d'octubre de 1905, "La Cerdaña" hi publica una llarga nota titulada "A Nuestros Lectores" on hi diu que "Después de un forzoso eclipse, hoy vuelve de nuevo al estadio de la prensa, LA CERDANYA, órgano independiente y defensor de los intereses morales y materiales de la comarca de su nombre.

LA CERDANYA, no puede en manera alguna, pertenecer a ningun partido político; prescinde por completo de las luchas candentes de la política general; así como no intervendrá ni directa ni indirectamente en las cuestiones mezquinas y empalagosas que tanto perjudican a los intereses locales; su misión, es apoyar incondicionalmente todo lo que redunde en beneficio de nuestra comarca; y censurar caiga quien caiga, los abusos, corruptelas, caciquismos y demás zarandejas, que perturban y falsean la buena marcha de los asuntos de caracter puramente local.

En nuestra humilde publicación tendran cabida todos los trabajos que tiendan al bien común de la Cerdaña; fomento de la agricultura, comercio, industria, ilustración popular, en fin todo lo que tienda a hacer de la comarca Ceretana, un rícon digno y civilizado del Pirineo; pero rechazará en absoluto todo escrito que esté inspirado en política y Religión y mucho en bastardos intereses y ruinas competencias de campanario.

Noéncias locales, artículos literarios, trabajos destinados a ilustrar al pueblo ceretano...! he ahí nuestro programa!

Lamenta que per causes d'altri no hagin pogut publicar la revista amb regularitat, i que farà el possible perquè la publicació sigui útil para la Cerdaña. La veritat fou que el 1906, *La Cerdaña* va deixar de publicar-se. Tot dóna a entendre que el diari fou suspès per ordre governativa i censurat amb un tancament per causes polítiques, i en demorar-se de nou la seva aparició, es va preferir deixar-lo de publicar.

és **LA VOZ DEL PIRINEO, Semanario de noticias é intereses locales**. Més endavant hi fa afegir **Notícias y Avisos**. Va sortir el 5 de gener de 1879 a 1895 i tenia la redacció i l'administració en la impremta de Pablo Mas de Puigcerdá situada al carrer de Santa Maria núm. 32. Redactat sempre en castellà, era per antonomàsia la primera veu de la Cerdaña i fou considerat com el diari comarcal més important de tots els que van aparèixer en el segle XIX. Cal fer notar que els primers periòdics cerdans són publicats sota la direcció de Pau i Joan Mas de Puigcerdá propietari de la impremta. Dos anys després de desaparegut aquell, el mateix Mas treu al carrer **LA CERDAÑA**, que apareix el 1897 com a **Periódico de noticias y defensor de los intereses de la comarca**. Es va mantenir fins al 1906, i la redacció i l'administració estava igualment a la impremta de Pablo Mas de Puigcerdá. Pel novembre de 1898 catalanitzà el nom per **LA CERDANYA**, malgrat que seguí sent un setmanari en llengua castellana, encara que de tant en tant hi apareix una crònica o un petit reportatge en català. A partir del 1900 i sota el nom hi fa constar, "antes LA VOZ DEL PIRINEO", i a la primavera de 1903 surt de nou amb el nom de **LA CERDAÑA** explicant que dificultats i censurens havien obligat als canvis de format i de director, doncs ara hi

Però la tossuderia del propietari Joan Mas, va servir per començar a editar-se un altre setmanari a finals d'octubre de 1906, el dia 27, aquest cop amb el nom de **CERETANIA**. La caràtula era original, ja que el nom del diari era imprès sobre un dibuix de Puigcerdà; a la seva esquerra hi figuren els escuts de Puigcerdà i de la Cerdanya, amb l'estrofa principal de l'Himne Cerdà. Publicats els primers números en castellà, el 1907 ja apareixien moltes pàgines en català per l'empenta del moviment de Solidaritat Catalana. El subtítol era el mateix "Periódico de noticias y defensor de los intereses de la comarca".

El número 22 del 23 de març de 1907, a primera pàgina i sota el títol "La nostra candidatura" celebrava la nominació com a candidat a diputat a Corts pel districte de Puigcerdà, d'Eusebi Bertrand, membre de la Lliga Regionalista. Decididament, *Ceretània* es configura com el diari regionalista i liberal de la comarca, encara que no ho proclamí. Sobta que el mateix Bertrand enviï a *Ceretania*, (núm. 23 de 30 de març de 1907) una carta d'agraïment i que ho faci en castellà.

El setmanari, d'estil modern, de vint pàgines a tres columnes fins al número 720, per passar en endavant a variar una mica el format; fou imprès al carrer Major núm. 39 de Puigcerdà. De fet el setmanari era bilingüe, però més endavant, convertit en quinzenal, fou redactat majoritàriament en català.

Pel desembre de 1909, el setmanari canvia per uns dies la caràtula, però amb el mateix nom a causa d'un incendi produït als tallers on s'imprimia, però un cop restablerta la normalitat es retornà al dibuix original. Uns anys més tard es tornen a canviar les lletres i el format del diari, que ara es redueix. El director és Brauli Cadefau. A partir de l'abril de 1921, es torna a canviar la portada i els articles apareixen sempre en català. Pel mes de març de 1926, el diari anuncia que publicarà ja el núm. 1000. Se'n coneixen fins el núm. 1.402 de data 28 de juliol de 1935, és a dir en el seu trentè any de publicació. És el periòdic de més durada sota el mateix nom de la Cerdanya.

Ceretània va tenir una gran repercussió a la comarca doncs hi escrivien personalitats literàries i es feia ressonància de les notícies d'interès; Hi trobem doncs articles de Carles Soldevila, Rafael Gay de Montellà (XYZ). Carlos Alberto de Oriamendi, S. Giralt, Jaume Bragulat, Josep M. Xandri, Joan Oller Xaus, Emili Junoy, etc., i alguns escrits estan signats amb pseudònim, com el de Juvenic.



El dia 15 de desembre de 1907 un nou diari quinzenal en català va aparèixer a Puigcerdà, lligat a la Solidaritat Catalana, amb el nom de **GAZETA CERDANA**. Es proclamava "Periódich Català Quinzenal" i la redacció, administració i impremta, era al carrer Querol núm. 31 baixos de Puigcerdà.

En el seu primer número trobem un article editorial titulat *Nostre Proposit*, on hi diu: *mancada aquesta comarca pirinenca de Cerdanya d'un orgue-propagador dels Ideals, que vers l'autonomia, esclatan ab esplendenta brotada areu del terrer català, portant grata esperança al cor dels bons patriotes, que enyoren una pàtria gran i forta y deslligada del absurde y xorc centralisme que l'empobreix, es el motiu perquè apareix avuy per primera volta a la llum pública GAZETA CERDANA. Esperonats per l'hermós moviment de Solidaritat Catalana que lograr aalsepremar la Cerdanya en las últimas elecciones provincials y generals, quint brillant resultat es de tots ben sabut, y convençuts de que Catalunya com totes les regions que integren l'Estat espanyol, necesita viurer, dintre d'aquest, en un regimen de llibertat que permeti son natural y progresiu desenrotllo y en el que puga assolir la plena reconquesta del dret que té a governarse y administrarse lo que*

li es ben propi y peculiar, y la consideració y respecte a que's fan acreeadors els pobles progressius, no desmayarem en nostra tasca de propalar aquells ideals en tots els indrets de la terra cerdana, sota el lema de Autonomia, Moralitat i Justícia, que sia perenne en aquesta encontrada, la obra de la Solidaritat, y que tots els cerdans units en estreta germanor y aplegats sota la gloriosa ensenya de les quatre barras pugan contribuir al engrandiment de la Pàtria, de necessita del esforç unaním de tots els seus fills y solsament fentho aixís podrà aquesta encontrada del vell Pirineu figurar al costat d'aquellas comarcas cap-de-vanteras del mohiment y transformació que tan virilment s'opera a Catalunya.

És doncs amb aquestes intencions que la Gazeta Cerdana apareix com un periòdic català ben identificat; la portada amb l'escut de la Cerdanya, tenia quatre pàgines a dues columnes, i semblava més un butlletí que un diari, i no devia tenir gaire acceptació doncs va desaparèixer al cap de poc; el darrer número conegut és del 14 de juny de 1908. Era imprès a la Impremta Moderna, on també tenia la seva redacció; fou un portaveu dels desitjos autonomistes de la Lliga Regionalista, i pretenia també defensar la Cerdanya rural publicant els preus dels mercats agrícoles. Fou un diari en la defensa econòmica del "cerdanisme" militant de la Lliga. La llàstima és que tan sols va durar un any. No sabem però la influència que va tenir en la societat cerdana de l'època, tot i que hi escriuen personalitats cerdanes com Rafael Gay de Montellà (1882–1969), gran promotor del dret cerdà sobre les aigües del llac de Lanós i del riu Querol, així com defensor d'un panmediterranisme, juntament amb acords transfronterers de l'època, promovent comissions per intercedir en la construcció del ferrocarril Ripoll–Acs-dels-Tèrmes. Alguns articles de Gay de Montellà van signats amb el pseudònim XYZ i fou un enamorat de la Cerdanya i del Roselló, als quals va dedicar diversos llibres.

L'any 1912 es publica a Bellver de Cerdanya, el setmanari **EL SEGRE** subtitulat **Semanario independiente y defensor de los intereses de la comarca**. Tenia quatre pàgines, l'imprimia a Puigcerdà C. Puig i el director era Fermí Elias. Bilingüe, se centrava a publicar informacions comarcals i també correspondència dels pobles cerdans. El darrer número que hem vist és el 63, amb data de 30 de març de 1913.

Tenim notícia d'una revista dedicada als pagesos i ramaders, que es titulava **LA VIDA DEL CAMPO**,



Revista Semanal de cultura e industrias agrícolas, minería, caza, higiene rural, turismo y deportes, el primer número de la qual va sortir el 1913. Publicada en castellà, la dirigia Joan B. Enseñat i la va fundar Isidoro Pedraza.

El dia 6 d'abril de 1919, va sortir un altre setmanari amb el nom de **EL PIRINEO** i se subtitulava **Periòdic semanal de informació**, que tenia dotze pàgines a dues columnes. Inicialment fou imprès a la Impremta El Pirineo i des del número 736 a la Impremta Moderna del carrer Revolució núm. 11 de Puigcerdà, tenint la redacció al número 29. En un primer moment va ser bilingüe i publicava també textos sobre literatura i folklore, i més endavant passà a ser redactat en català. A partir del 1934 es catalanitza el nom i a partir d'aleshores es dirà **EL PIRINEU**, amb el subtítol de **Setmanari cerdà d'informació**. Es va publicar fins al mes de gener de 1936. N'havien sortit 834 números. El va dirigir Jaume Duran i bé es pot dir que fou un dels setmanaris cerdans de més llarga durada.

Entremig d'aquest període es publica a Puigcerdà "un periòdic mesal portaveu del Centre Nacionalista de Cerdanya", amb el nom d'**EL CRIT CATALÀ**. Precisament feia poc havia sortit la revista de nom **LE CRI CATALAN** de Perpinyà, i també va aparèixer **LE CRI CÉRÉTAN**.

EL PIRINEO

SEMANARIO DE INFORMACION

UN REFUGI A PUIG PADROS

Entre els aficionats a la caça del isard i els amics de la muntanya d'aquesta Vila, ha pres com l'idea de bastir un refugi en la Tossa de Maranges.

Ben aviat començaràn les gestions a fi de veure si es viable el projecte.

El dit refugi s'aixecaria en els rasos de Campcarlós, a 2,800 mts. d'altitud, en el lloc conegut amb el nom dels «Empedrats» sota el serrat de «l'Esquella» i arran dels cingles que dominen l'Estany de Malniu. Aquest lloc es veritablement ideal per un refugi. Resguardat dels vents del Nord pels estreps del serrat de l'Esquella, de cara a mitjorn, amb els estanyes i boscos de Maranges en primer terme, totesguit la plana de Cerdanya, trosses de paradís, com diu l'Himne Cerdà, a l'enfront l'entespada serra del Cadí, més enllà la bella Tossa d'Alp, el boterut Puigmal i en últim terme, el llegendari Canigó, es difícil trovar un altre lloc que tingui una visió tan ampla i varia dels Pirineus Orientals.

Serà un refugi de règimen lliure, obert a tothom, a l'istil del d'Ull de Ter en els Pirineus Catalans i com molts del Pirineu Francès, de quins es un dels més típics el de Tuquerrouge a 2,667 mts. d'altitud.

No hem d'escatir l'importància que aquest refugi tindria per l'esport, i els beneficis que reportaria a la Cerdanya i especialment a Puigcerdà, Guils, Ger i Maranges. Cal tenir en compte que el excursionista es l'avantguardia del turisme. Tots els grans centres d'es-

tiueg del Pirineu, es preocupen i s'han preocupat sempre de la muntanya, comprenen que sols per ella han arribat a tenir renom universal.

Amb ell, els caçadors es trovarien al bell mitg del millor caçadero d'isards de Cerdanya. Els excursionistes un punt de sortida magnific per conèixer tota la regió montanyosa que resta tencada per la Cerdanya. Andorra i l'Ariege i sobretot facilitaria les ascensions de Puig Padros, el pic més alt dels Pirineus Catalans Orientals (2,914 mts.), a mitja hora del refugi i la del Pic Negre d'Embalira (2,812 m.) a tres hores i trenta minuts del refugi, avui dia rarament assolits. I, els aimants del skis, podrien gaudir d'unes pistes naturals de més de 4 kilòmetres de llargaria d'una pendent mitja del 15 per 100.

El refugi seria asequible a les cavalleries per Guils, les Casetes, barraca de la Llosa i pla de la Vila, amb 4 hores i mitja, o bé per Maranges i clot del Bou amb unes 3 hores. I si es vol anar-hi directament, el camí més curt fora (sortida de Puigcerdà) per Guils i estany de Malniu, amb tres hores.

No duptem que els caçadors, excursionistes, centres Excursionistes de Barcelona, l'Associació de Caça i Pesca de Cerdanya i els Municipis que més beneficiats en sortirien, donaran el seu ajut.

Este número ha sido sometido a la censura

El primer número d'EL CRIT CATALÀ apareix el 18 de juliol de 1921, és de quatre pàgines a tres columnes i imprès a "Ceretània" del carrer Major núm. 39. Tenia la redacció al mateix Centre Nacionalista de Cerdanya, el president del qual era en Jaume Cadefau. La seva línia política s'emmarca dins els criteris defensats per la lliga Regionalista de Francesc Cambó, i en la seva "Salutació" del primer número hi diu: *L'objecte de sortir a llum EL CRIT CATALÀ és per a exterioritzar l'entusiasme que sentim per tot lo català, per a tot lo nostre. No podíem sostenir ja més un silenci passiu que ens hauria portat a la inactivitat, a la són, a la mort de l'ideal... Fins avui, les quatre parets que envolten nostre casal, recloïen entre elles aquell amor immens, aquell patriotisme que sentim envers nostra dolça mare Catalunya. (...) Salut, "Ceretania" i "El Pirineo": la nostra missió és un xic distinta de la vostra, més. Com a cosa de casa, rebeu nostre abraç. Salut a nostre representant en Eusebi Bertrand que ha sigut i és el propagador del amor a nostra pàtria.*

SALUT a tots, i amb salut, força i convicció, deixem anar EL CRIT CATALÀ: VISCA CATALUNYA !!!

No hi ha cap signatura, d'aquesta salutació, i simplement ho deixen a mans de La Redacció. Potser és encara més interessant el que sota el títol de NOSTRES PROPOSITS proclama que: *Fomentar el nacionalisme*



que es ideal de salvació per la pàtria gran. Estimar Catalunya per sobre totes les coses, i fer per a ella tot lo que estiga de nostre ma. Treure per sempre de nostra Cerdanya la vella política rutinària que fins avui l'ha tingut endormiscada. Fer-ne una encontrada, essencialment catalana, políticament sanejada, de lo que puga enorgullir-se la Catalunya gran.

Malgrat tot, sembla que *El Crit Català* no va durar gaire, probablement fins al 1923, potser arran de la proclamació del cop d'estat del general Primo de Rivera, recordant que els números de la revista passaven per censura.

I no fou fins el 1931, ja quan es veia que el règim monàrquic estava ben tocat, que va sortir a la llum un nou diari polític quinzenal amb el nom de RENOVACIÓ. El primer número, de sis pàgines, porta data de 8 de febrer de 1931, a les vigílies de les eleccions municipals celebrades per l'abril d'aquell any. RENOVACIÓ era publicat sota la inspiració de l'Esquerra Catalana i els temes principals a tractar eren quasi en exclusiva la política local, des d'un angle liberal i democràtic. El seu director era Salvador Artísó i la seva redacció i administració estava al carrer Revolució núm. 1 de Puigcerdà, i com tota la premsa diària, també passava per censura, que no fou abolida fins a la proclamació de la República.

Per veure el seu punt de vista glossem l'editorial del núm. 4 de RENOVACIÓ (que també havia passat per censura): *Les Eleccions Municipals, (...) aquesta vegada no es tracta de canviar la meitat del Consistori; es tracta de fer foc nou. S'ha de nomenar tot l'Ajuntament en pes. Heus aquí quelcom que ha de preocupar-nos fonament. Es per a pensar-s'hi i obrar en serenitat. (...) No : liberalment i democràticament aquesta gent que ens ha estat imposada a la força i que per la força ha volgut obrar, no pot ser avui la que ha de regir els destins del nostre poble que ara més que mai, té importants problemes a resoldre.*

Puigcerdà reclama una representació popular. Aquesta representació deu ésser escollida entre els homes de bona voluntat que vulguin servir-la honradament, separant els interessos particulars dels col·lectius; homes de moralitat reconeguda que puguin combatre les immoralitats, homes d'iniciativa, d'empenta que sàpiguen preparar-li un pervindre esplendorós, que sàpiguen elevar-la a la categoria que li correspon.

La línia política seguida per RENOVACIÓ no queda plenament confirmada de cara a un sol partit, per això el seu subtítol diu que és "d'esquerres". I proclama que per "la llibertat, per la democràcia, per la dignitat, Voteu la candidatura de les esquerres", així en general. Com se sap, les eleccions van verificar-se el 12 d'abril de 1931, i el 14 es va proclamar la República Catalana per Francesc Macià, i un dia més tard la II República Espanyola. A la fi l'"entesa" entre catalans i espanyols va derivar en la instauració de la Generalitat de Catalunya republicana que va presidir Macià, fins al Nadal de 1933, que va morir.

El 1936, va aparèixer una revista setmanal dedicada als jornalers del camp que es deia **SEMBRADOR, Órgano comarcal de las Juventudes Libertarias del Ter y Freser**, redactada en castellà i era un "periòdic de cultura y combate" Fou un periòdic d'opinió ideològica de la CNT-FAI, que fou el portaveu del grup d'El Cojo de Màlaga durant la seva incursió per la Cerdanya. Va desaparèixer vers el mes de maig de 1937 i se'n van editar 45 números. S'imprimia a la Ceretania de Puigcerdà.

De la premsa urgellenca

Si aquests mitjans de premsa els comparem amb els que van sortir a La Seu d'Urgell, podrem comprovar que no estàvem pas en desavantatge, tenint en compte que La Seu d'Urgell era i és una població molt més gran i que sent la porta d'Andorra té una importància cab-

dal en tot l'entramat geoestratègic pirinenc. Una ullada breu i no exhaustiva als mitjans escrits que durant aquells anys es publicaren allí, i per ordre d'aparició, són aquests: **EL CADÍ** (1882-1883) tenia una freqüència setmanal i en van sortir 127 números; era el portaveu del diputat pel districte Isidre Boixader, adscrit a la política de Sagasta. El següent va ser **EL URGELENSE** (1889-1893), molt proper al diputat Josep Zulueta (republicà i catalanista), que fou el fundador de la Cooperativa El Cadí fundada el 1915, i que va introduir a l'Alt Urgell i a la Cerdanya, les vaques lleteres; vers el 1890 nasqué el setmanari **EL CENTINELA** del qual en sortiren tan sols nou números, fou fundat i dirigit per Frederic Gallart i duia per subtítol "Semnario serio-humorístico destinado a la defensa de los intereses generales de la Ciudad y partido de Seo de Urgel", essent defensor del Boixaderisme.

Durant el 1893 va circular **EL PROTECCIONISTA**, nascut durant la campanya electoral d'aquell any i fundat per Josep Tarragona, essent partidari del Duc de la Seu; de fet, aquest diari fou creat tan sols per defensar les seves idees polítiques, en controvèrsia amb *El Urgelense*.

Fins al 1908 no aparegué un nou diari, molt efímer, de nom **EL NUEVO CADÍ**, del qual es van publicar quatre números. Quatre anys més tard, el 1912, sortí **ORGELIA**, setmanari independent, del qual, malgrat l'empenta inicial, només en sortiren dotze números. Un any després Lluís Ferrer, advocat, va fundar **LA VERDAD**, de periodicitat irregular, i de tendència Ferreriana. Més enllà, ja no aparegué cap més fins al 1918, quan "una plèiade de joves ben templats i saturats d'entusiasme per la causa tradicionalista, fundaren **AIRES LLEGITIMISTES**, periòdic mensual batallador." Visqué des del 10 d'abril del 1918 fins al 13 de febrer del mateix any, i diu la crònica que va morir "verosimilment, d'un empatx d'ortodòxia".

Al cap de poc aparegué **L'URGEL·LITÀ** que era bimensual el primer número era del 7 de juliol de 1918; de tendència conservadora defensava la política regionalista i al diputat Josep Maria Trias de Bés, però quan el 1920 fou proclamat diputat Serradell, L'Urgel·lità deixà d'aparèixer. Igualment per interessos electorals del candidat Estapé, van sortir tres números de **LA VEU DEL URGELLET**. Fins al 1928 no va aparèixer un nou periòdic, **LA VOZ DEL CADÍ**, de molt poca durada. Totes aquestes dades són extretes del darrer

diari de La Seu d'Urgell d'aquella època, que duia per nom **EL CADÍ**, el qual va sortir el 1930 i malgrat que tingué una gran empenta inicial, deixà de publicar-se el 1932. El periòdic, bàsicament en llengua catalana i enfocat també per a la seva venda a Andorra, es subtitulava: **Publicació quinzenal portaveu de l'Alt Urgell**, i es declarava apolític. Al primer número, de 15 de desembre de 1930, ja hi havia una pàgina dedicada a Andorra amb un article de Miquel Mateu Pla, aleshores

president de les Forces Elèctriques d'Andorra (FHA-SA), el qual després de l'entrada de l'exèrcit de Franco a Barcelona el gener de 1939 seria nomenat alcalde de Barcelona.

Agraïments: Oriol Mercadal, Erola Simon, Marti Solé Irla, Núria Casamitjana, Biblioteca de Catalunya, Biblioteca Comtat de Cerdanya, Maria Rosa Molins, Biblioteca Museu Víctor Balaguer, Museu de Llivia, Carles Pont, Jaume Guillamet, Arxiu Comarcal d'Alt Urgell.

Les raquetes es menjaran l'esquí de fons?

JORDI ROMEU

Els últims anys, el bum de les raquetes a les pistes d'esquí de fons ha estat força espectacular. Cada cap de setmana, desenes de persones enfundades en les seves jaquetes *Decathlon*, els seus pantalons d'anar a la neu *Decathlon*, les seves botes de trèquing *Decathlon*, trepitgen amb total llibertat senders, camins i, per què no dir-ho, pistes traçades.

Les estacions han pujat al carro del bum més aviat forçades per les circumstàncies i han hagut d'augmentar el seu estoc de raquetes de manera progressiva. És lògic perquè, si cada cap de setmana desenes de persones demanen aquest servei, les estacions, que s'hi han de guanyar la vida, no poden negar-se a l'evidència. És un bon negoci? Home, segur que les tenen amortitzades. El seu ús és intensiu durant tota la temporada comptant que les llogaràs dissabte i diumenge hi hagi poca o molta neu. Hem de pensar que la falta de neu difícilment és un problema: els raquetistes tenen l'habilitat de trobar-la ni que sigui a clapes, ni que sigui passant trams amb fang, herba o pedres, hi hagi neu pols, dura, primavera o sopa. Això els diferencia clarament dels tiquis-miquis dels esquiadors que, si no tenen les condicions perfectes de neu, ja no esquien o demanen que els hi tornin els calers.

Qui no s'ha trobat grups sencers de raquetistes caminant pel mig de la pista d'esquí de fons? És realment un problema, això? Depèn, com tot. En èpoques de poca neu és evident que es converteix en un problema. L'estrès de la neu en aquells passos de raquetistes pot provocar talls difícilment recuperables. També s'ha de tenir en compte que els fa molta gràcia tre-

pitjar les traces. Podem esquiar sense traces? És clar, però si algú es dedica a fer-les i uns altres a desfer-les, potser hi ha alguna cosa que falla, aquí.

El costat positiu de les raquetes és que les estacions poden sobreviure una miqueta més. Si féssim una enquesta entre els usuaris d'una estació d'esquí de fons i poguéssim analitzar quin percentatge de turistes pugen a fer esquí de fons, quin percentatge pugen a fer raquetes i quin percentatge pugen a fer una passejada o a esmorzar, és molt probable que ens adonéssim que el percentatge que puja a esquiar és bastant menor que la resta. Per tant, les estacions no poden dependre únicament de la gent que puja a esquiar. És bo per les estacions que hi hagi gent que pugui a fer raquetes com ho és que pugui gent només a esmorzar. És la suma dels serveis el que permet que l'estació tiri endavant.

A on volia arribar, però, és a l'efecte que tenen les raquetes en els potencials nous esquiadors. Si observéssim el tipus de turista que va a fer raquetes ens adonaríem que hi ha gent de totes les edats i condicions. Un podria pensar que les raquetes són més aviat per a gent amb un nivell de mobilitat baix, gent que no pot esquiar per la dificultat tècnica o física de l'esquí. La realitat, però, és que hi ha molta gent que fa raquetes que podria fer, perfectament, esquí de fons. Que no tenen cap dificultat de mobilitat, fins i tot hi ha canalla que els fan anar a fer raquetes i que s'ho passarien molt millor fent esquí de fons. Hi ha gent jove (i incloc aquí gent de fins a 45 anys o més) que podria esquiar i conèixer el lliscament i que es dedica únicament a trepitjar ous amb les raquetes.

Anant al títol de l'article, doncs, les raquetes estan provocant que molta gent que podria estar fent esquí de fons es limiti a anar amb raquetes. Que moltes persones amb possibilitats reals d'aprendre a esquiar es limiten a llogar unes raquetes pensant que és el mateix que esquiar. És més barat, és clar, però no vius la neu de la mateixa manera que esquiant. Les raquetes estan limitant el creixement de l'esquí de fons.

Com podem canviar la situació? Aquí és on hem d'arribar. Primer, fem que les amenaces es converteixin en oportunitats. Ja tenim la gent a l'estació, per tant, aprofitem-ho. Fem més visible l'esquí de fons. Hem de fer que els raquetistes s'adonin que potser, a part de provar les raquetes, podrien provar l'esquí de fons. Que és una mica més car? Sí, és clar, però estaran esquiant. Per exemple, podríem fer pacos d'oferta: Amb el lloguer d'un equip de fons més un monitor, et regalem una hora de raquetes; o a l'inrevés, per un lloguer d'unes raquetes, un descompte en el lloguer dels esquís o d'un monitor; o dissabte raquetes, diumenge esquí de fons; o igualem el preu de lloguer; o igualem el preu del forfait. Estic segur que es pot revertir la situació posant-hi

una mica d'imaginació. Hem d'aconseguir que la gent s'adoni que no és el mateix esquiar que raquetejar.



Foto: Manel Figuera

Una fotografia atribuïda a Santa Maria de Puigcerdà i que correspon a Llivia

GERARD CUNILL

La petita descoberta que veurem plasmada en aquest article ens dona una vegada més una lliçó històrica interessant. A la facultat sempre ens diuen això mateix, que la història requereix una revisió constant i que res pot donar-se per assentat definitivament.

El cas, doncs, és que hem trobat una fotografia errònia que no correspon al lloc que està documentada tant a l'arxiu com en altres publicacions. Va ser una troballa fortuïta, tot realitzant aquest estiu un treball sobre el gòtic a Puigcerdà, i és clar, per a conèixer l'església de Santa Maria de Puigcerdà no hi ha més remei que aprofundir en la documentació fotogràfica que va fer-se a principi del segle XX. El meu objectiu era aprofundir en les característiques de l'art gòtic, i posteriorment poder veure aquestes característiques plasmades en un exemple pràctic com és la nostra església de Santa Maria.

La fotografia que creiem que no està ben documentada la trobem a baix (figura 1). Ens mostra una nau d'una església amb un retaule al fons d'estil barroc i d'altres elements que decoren o complementen aquell espai. Aquesta fotografia s'ha documentat a l'ACCE com una fotografia de l'altar Major de Santa Maria de Puigcerdà entre el 1900 i el 1910, feta per Juan Bertran Bertran. La novetat editorial de *L'Abans Puigcerdà* encara ho concreta més i ho documenta com una fotografia de l'altar major de Santa Maria l'any 1906 (ADAM, 2015 p. 408). Malgrat tot, fixant-nos bé en els detalls de la fotografia i contrastant-ho amb altres fotografies i plànols recopilats per nosaltres, hem pogut veure que no correspon a Santa Maria de Puigcerdà. A aquesta suma d'evidències que a continuació explicarem, hi hem de sumar la prova definitiva que

hem descobert amb una fotografia documentada al Centre Excursionista de Catalunya (CEC). Aquest arxiu ens documenta que aquella fotografia és de l'església de Nostra Senyora dels Àngels de Llívia. Malgrat que podem veure que està feta des d'una altra perspectiva, podem observar que és el mateix lloc que la foto que aquí exposem com a erròniament documentada.



Figura 1



Figura 2



La figura 1 fins abans d'aquesta descoberta corresponia a una fotografia de l'autor local Joan Bertran i Bertran, datada entre el 1900 i el 1910, i descrita com la de l'altar major de l'església de Santa Maria de Puigcerdà, de l'Arxiu Comarcal de la Cerdanya (ACCE). En el recent recopilatori fotogràfic de l'Editorial Efadós, *L'Abans Puigcerdà: Recull gràfic 1897-1977*, l'autora Sandra Adam ens situa aquesta fotografia l'any 1906 (ADAM, 2015, p. 408). La fotografia de la dreta (figura 2) veiem que és pràcticament idèntica si no fos perquè està presa des d'una altra perspectiva. És una fotografia realitzada per Francesc Blasi i Vallespinosa l'any 1934 i es troba a l'Arxiu Fotogràfic del Centre Excursionista de Catalunya (AFCEC), tal com podem veure al segell de la part inferior esquerra. Finalment podem veure una fotografia més actual de la qual en desconeixem l'any concret però l'hem trobat al blog catalonianpipe-organs.blogspot.com.es (consulta el 23 de setembre de 2015). L'espai ha canviat visiblement, ja que l'església, com moltes d'altres de Cerdanya va patir els estralls de l'onada revolucionària que va desfermar el cop d'estat del 18 de juliol del 1936, un fet que va provocar la instauració de la comuna anarquista de la Cerdanya, i va provocar el saqueig d'esglésies i la destrucció del seu patrimoni. El retaule barroc que podem observar a les altres fotografies va ser destruït. Veiem però, que l'arquitectura no ha canviat. Podem apreciar el presbiteri amb el seu coronament amb una clau de volta i diverses nervadures que hi convergeixen i també la finestra el·líptica que podem veure a la dreta.

Certament, descobrir que és una fotografia erròniament documentada, no ha estat bufar i fer ampolles. La fotografia en qüestió potser l'he mirat desenes de vegades, com d'altres de similars al llarg del treball. La fotografia no té uns detalls excepcionals, els quals un

s'hi pot passar una bona estona observant-los. Normalment la inèrcia ens fa creure que és la fotografia d'aquella església i ens du a passar pàgina. Malgrat tot, a mesura d'anar veient fotografies cada cop se'm feia més estranya. Sospitava d'aquest coronament que podem veure a la fotografia superior a l'esquerra (figura 1). Un coronament que no s'hi adiu massa amb el de la foto que podem veure a la part inferior (figura 4). En aquest moment vaig veure clarament que això no quadrava, em vaig anar fixant en diversos detalls que també són divergents: la decoració del retaule major, la decoració del púlpit, la disposició dels murs i paraments, i la disposició d'algunes finestres. Seguidament els anirem desgranant.



Figura 4

Postal localitzada a l'ACCE, autor desconegut, 1900-1930. Cal comparar aquesta postal amb la fotografia que qüestionem (figura 1). En teoria haurien de ser similars, però hi comencem a veure diferències. Vegem la decoració de l'altar, a dalt sembla barroc, aquest més aviat neoclàssic. La decoració (a dalt) del púlpit que veiem a l'esquerra, no concorda amb la decoració del que trobem als de la foto inferior (figura 4). Finalment veiem que el presbiteri no finalitza, com en la fotografia superior, amb un coronament de l'absis a partir de diverses nervadures que s'uneixen en una clau de volta. Sembla, doncs, un simple arc de creueria i amb el fons del presbiteri amb un mur pla. Al plànol de Salses ho podem apreciar millor.

Hi ha molts elements que són gairebé idèntics en les dues fotografies. És una nau d'una església d'un estil semblant, gòtic, malgrat que l'església dels Àngels s'edifica al segle XVI. En altres fotografies (ADAM, 2015, p. 406 i 407) hi podem veure perfectament una llarga renglera de cadires que omplen la nau principal, com en la fotografia en qüestió. En les dues s'ad-

verteix més d'una nau, però certament la de Llúvia és tan sols una nau, i el que podíem intuir com a naus laterals, no deixen de ser capelles. I finalment, en l'espai que separa el presbiteri de la nau hi ha una barana amb columnetes que és idèntica tant a Puigcerdà com a Llúvia. D'altra banda, també el púlpit està disposat al mateix indret i a més la decoració d'estrelles del sostre és pràcticament igual a la de Puigcerdà. Així doncs, fent una vista ràpida és fàcil que confonguem una església o una altra si no s'hi para massa atenció. Veure que aquesta foto està mal atribuïda requereix mirar-se-la una bona estona i anar exercint una comparació amb les altres, cosa que la majoria d'interessats no realitzen. El meu cas va ser especial i concret per una feina que havia de fer.

Aviat, però, es van identificant elements que no quadren. En primer lloc, el coronament del presbiteri, que tal com hem esmentat al peu de foto de l'anterior fotografia, no ens correspon. Ho veurem millor amb el plànol que reproduïm aquí a sota.

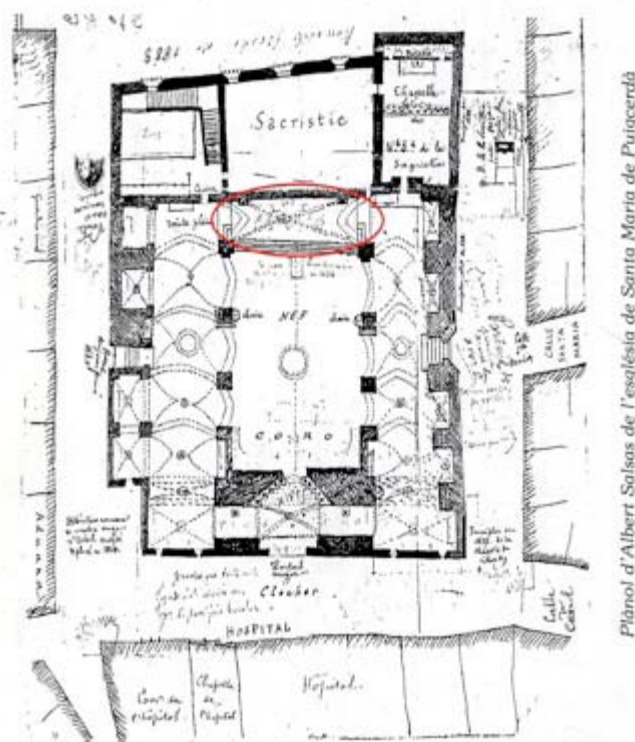


Figura 5

Fixeu-vos amb la primera fotografia. Encerclat en vermell hi podem apreciar el plànol realitzat per Albert Salsas l'any 1899 (figura 5) (BOSOM, SOLER, 1998 p.145). Veiem que l'absis tant sols està format per una volta de creueria i no per un coronament d'un absis amb una forma poligonal, tal com podem veure a Llúvia. Al coronament de la foto central podem veu-

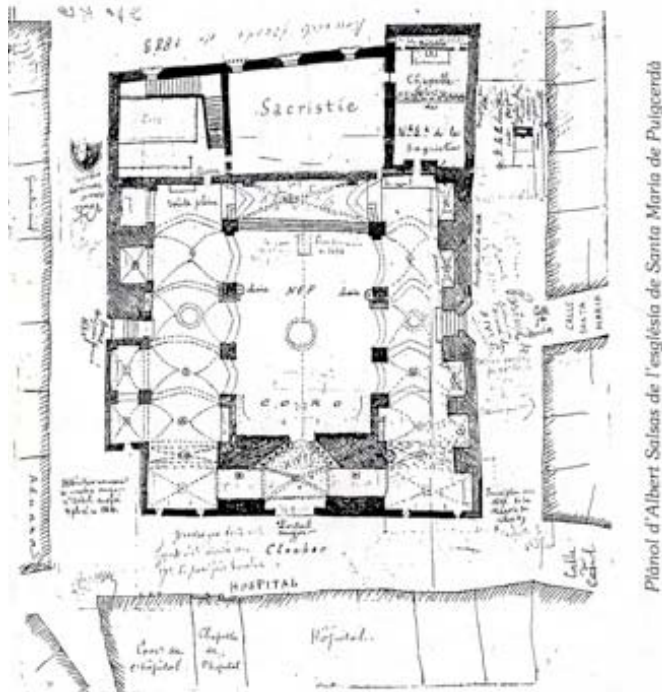
re que arrenquen dels murs almenys 4 arcs que conflueixen en aquesta clau de volta. En la foto de més a la dreta (figura 4 bis) podem veure que aquest tipus de coronament no és el mateix, i per tant, correspon a una altra església.

El coronament que ens mostra la fotografia central ens dóna a conèixer que aquesta església té un absis. Al plànol de Salses, podem veure que l'església de santa Maria ha perdut el seu absis. Santa Maria finalitza, doncs, amb un sol arc de creueria, i per tant s'ha de descartar que la foto central correspongui al mateix lloc. Així doncs, es podia suposar que o bé, l'Albert Salsas havia realitzat el plànol erròniament, o es tractava d'una foto d'una altra església. Els altres elements esmentats, sobretot en la decoració, es decantaven cap al d'una altra església. I és que, els altars no tenen res a veure l'un amb l'altre. El de Puigcerdà, té un to neoclassitzant, mentre que el de Llivia és clarament barroc, amb una decoració molt carregada. Si un s'hi fixa bé, no tenen res a veure l'un amb l'altre, són d'estils completament diferents.

El fet que aquesta fotografia, documentada a l'església de Santa Maria l'any 1906, i l'altra mateixa que hem comparat, documentada el 1910, feien obrir la possibilitat que hi hagués hagut un incendi, o algun altre fet que hagués menester de fer un altar nou. Però la idea no s'aguantava, perquè no hi ha documentat cap canvi d'aquestes característiques, i perquè també d'altres elements fan impossible que aquesta foto de 1906, sigui de Puigcerdà: la morfologia arquitectònica és evident. No hi ha cap document que esmenti cap mena de reforma, ni cap encàrrec de cap retaule nou.

Hi ha altres elements encara que ens carreguen més d'arguments. Si bé el presbiteri de Puigcerdà el podem veure obert per les dues bandes, el de Llivia no, hi ha un mur. I és que si bé el de Puigcerdà comunica amb les dues naus laterals l'altra no ho pot fer, perquè és una església d'una sola nau. I ascendint amunt en aquest mur podem veure que hi ha una obertura, una finestra el·líptica. Això també sobta, perquè a Puigcerdà, si mirem les fotografies de l'exterior, podem veure que les tres naus que conformaven l'església de Santa Maria de Puigcerdà, estan equilibrades en alçada, i per tant, és impossible que hi hagi una finestra que doni a la nau central. Precisament, a l'església de Santa Maria, des de l'exterior, es veuen diverses llurnes (figura 6) que varen obrir-se, suposo que més

contemporàniament, per tal de donar llum a l'obscura nau. Varem comparar les fotos de l'exterior i l'única finestra que hi podíem veure quedava massa apartada de la nau principal, donava a una nau lateral. Si ho mirem amb el plànol de Salses podem veure que donava a la capella de la Sagristia.



Plànol d'Albert Salsas de l'església de Santa Maria de Puigcerdà

Figura 5bis

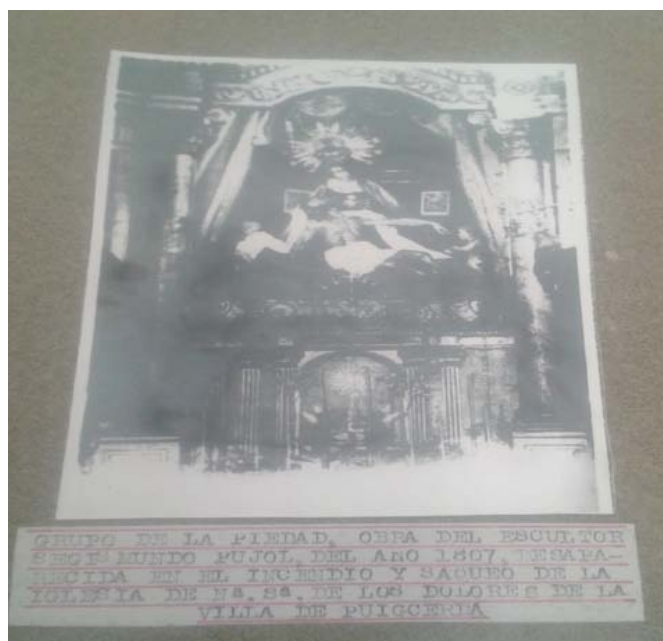
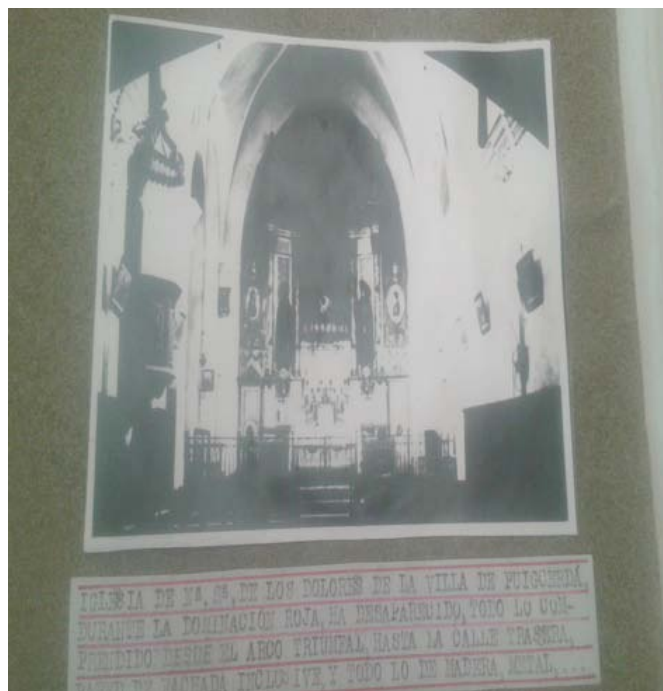


Figura 6

Podem veure doncs el tema de la finestra el·líptica. Podem veure la imatge central, on veiem l'església des de la portalada de migdia, és a dir, la que dona a l'actual carrer major. No veiem que la nau central s'alci més del que pertoca. Dins del marc de l'estil gòtic meridional, on està inclosa aquesta església, hi predominen les esglésies de diverses naus equilibrades a la mateixa alçada, a diferència del gòtic septentrional on la nau principal predomina en alçada sobre la resta. Així doncs, partint de les divergències conceptuals que tenien el gòtic meridional i el septentrional, i també per la morfologia de la nau puigcerdanenca, podem veure que la fotografia de la dreta no pot correspondre a Puigcerdà, ja que podem observar que aquesta finestra dona a l'exterior, i és impossible que això a Puigcerdà passi, tenint una altra nau a la seva banda. Podem observar que l'única finestra que veiem a la fotografia central, si la comparem amb el plànol, estaria a una alçada i en una posició que o bé donaria a la nau lateral, o bé a la capella de Nostra Senyora de la Sagristia, tal com podem veure al plànol de Salses. És més, tan sols amb mirar la fotografia 4 bis podem veure que a la fotografia de l'altar major no s'hi veu cap finestra. I encara, si s'observen diverses fotografies d'aquesta mateixa església, poden veure's al llarg de la coberta diverses lluernes que devien realitzar-se en època moderna, possiblement amb les reformes del segle XVII o XVIII. Això ens indica la foscor en la qual estava sempre sotmesa aquesta església i la manca, doncs, de finestres.

Aquests arguments, semblen definitius per tal d'establir que la fotografia correspon a una altra església que no és Santa Maria. Malgrat tot, jo, l'endemà d'haver descobert aquesta fotografia, havia detectat la majoria d'elements que hem esmentat, però no m'atrevia a dir exactament quina església podria ser. Vaig anar a l'Arxiu Comarcal de la Cerdanya (ACCE) i l'hi vaig ensenyar a l'Erola Simon, la directora de l'arxiu, aquesta fotografia. De seguida, fixant-s'hi bé, va veure que aquella fotografia no era la mateixa i que corresponia a una altra església. Ella em va suggerir que podria ser Llivia. Llavors vaig caure-hi. De fet, ho havia pensat fugaçment el dia abans, però ara ho veia bastant factible tenint en compte tots els arguments que hem esgrimit. Vam pensar que també podria ser l'antiga església dels Dolors, malgrat que no ho veiem

massa evident. Certament, vam mirar la documentació sobre els informes del *Jefe del servicio nacional de regiones devastadas y reparaciones de la provincia de Gerona*. Allà hi ha diversos documents, entre ell, les valoracions que realitza mossèn Joan Domènech, rector de Puigcerdà, dels danys ocasionats al patrimoni eclesiàstic de la vila. També posteriorment un pressupost de l'arquitecte diocesà Josep Danès Torras, en el qual valora els danys de l'església dels Dolors. Aquí és on va adjuntar les fotografies que mostrem a continuació.



Primer m'haig de disculpar perquè no dispo d'una càmera amb millors condicions, i he hagut de fer la fotografia amb el mòbil, el qual no ens dona massa qualitat. D'altra banda, tampoc la qualitat de les

fotografies adjuntades en aquest informe no és gaire bona. Tot i això a grans trets podem veure tot el contorn de l'interior de l'església i la figura religiosa que presidia aquesta església. Les hem localitzades a l'Arxiu (ACCE125 CU3888) descrit com a *Pressupost per a la reconstrucció de l'església de Nostra Senyora dels Dolors*. Arquitecte Josep Danès Torras, arquitecte diocesà d'Urgell.

Podem veure doncs, que s'ha de descartar també l'església dels Dolors, ja que no es correspon a la imatge que posem en dubte.

Conclusions

Així doncs, la conclusió és que aquesta fotografia sembla que definitivament pot atribuir-se a l'església dels Àngels de Llivia. Possiblement podria ser una de les imatges més antigues preses dins d'aquesta església, ja que podem veure que la trobada a l'AFCEC està datada el 1934. La va realitzar Joan Bertran i Bertran, un dels autors locals que ha donat les fotografies més valuoses, tant en nombre com per la seva reculada data -de principis del segle XX-, que ens mostra una Puigcerdà encara immersa en un món rural i que a penes havia traspassat els antics contorns de les muralles.

Pel que fa a la fotografia en qüestió, hem pogut veure diversos arguments. Hem vist que la decoració de la fotografia (figura 1) no correspon amb la figura 4, tant pel que fa a l'altar central com a la decoració dels púlpits. El que és més evident, però, és la morfologia arquitectònica de l'església. El presbiteri és el que ens crida més l'atenció i el que ens ha fet desemascarar

aquesta fotografia. Com tampoc es corresponen les finestres ubicades al costat del presbiteri (figura 1) amb les altres fotografies i amb la morfologia de l'església de Santa Maria, on podem veure que l'alçada de la nau central no supera l'alçada de les laterals.

La prova definitiva, d'haver trobat una fotografia de l'església de Llivia, i poder-la comparar amb aquesta altra fotografia que s'atribuïa erròniament a Santa Maria, és que hem pogut veure que les dues són idèntiques tot i les distintes perspectives des d'on ha estat presa. Així doncs, sembla que hi ha poc marge per al dubte que aquesta fotografia no sigui sinó una altra fotografia més de l'església de Nostra Senyora dels Àngels de Llivia.

Bibliografia

- ACCE130-118-N-153, Fons Juan Bertran Bertran, Altar principal de l'església de Santa Maria de Puigcerdà, Juan Bertran (revisat) 1900-1910.
- ACCE130-118-N-145, Fons Juan Bertran Bertran, Vista de la façana lateral de l'església de Santa Maria de Puigcerdà, Juan Bertran, 1900-1910.
- ACCE130-102, Fons: Col·lecció de postals de l'ACCE, Puigcerdà: interior de l'església de Santa Maria, desconegut, 1900-1930.
- ACCE125 CU3888 *Pressupost per a la reconstrucció de l'església de Nostra Senyora dels Dolors*. Arquitecte: Josep Danès Torras, arquitecte diocesà d'Urgell.
- S. ADAM, *L'Abans Puigcerdà: recull gràfic: 1897 - 1977, Efadós, El Papiol, 2015*.
- AFCEC_Blasi_A_1539, fons Francesc Blasi i Vallespinosa, Retaule barroc de l'església de Nostra Senyora dels Àngels de Llivia, F. Blasi i Vallespinosa, 1934.
- S. BOSOM, M. SOLÉ, col. M. CALVO, *Carrers i places de Puigcerdà: una passejada per la seva història*, Ajuntament de Puigcerdà, 1998. catalonianpipeorgans.blogspot.com.es (En línia) (Consulta el 23 de setembre de 2015)
- A. PLADEVALL (dir.), *L'Art gòtic a Catalunya: síntesi general, índexs generals*. Enciclopèdia Catalana, Barcelona, 2009.

Andorra, cap a un canvi de model d'Estat?

GUILLEM LLUCH

Ja fa mesos que a Andorra es parla d'un possible canvi en l'estructura de l'Estat que podria dur al coprincipat a deixar de ser precisament això, un coprincipat. Segons va sortir publicat a la premsa fa uns mesos, de la mà d'un periodista -Enric Juliana, de La Vanguardia- que en aquest camp té força credibilitat, el Vaticà s'estaria plantejant renunciar al coprincipat d'Andorra, que ostenta a través de la figura de l'arquebisbe d'Urgell, ja que el Papa Francesc considera que l'Església ha de centrar-se en el que li és propi, i no pas en la gestió política de dos Estats (Andorra i el Vaticà, el qual també podria

deixar de ser un Estat si aquesta proposta prosperés).

Abans de conèixer-se aquesta informació, a Andorra ja s'havia plantejat la possibilitat que el coprincep episcopal renunciés al seu càrrec, si prosperaven algunes modificacions legislatives al Principat. Bàsicament, durant el debat que es va encetar la legislatura passada al voltant de la despenalització de l'avortament, l'arquebisbe d'Urgell, Joan-Enric Vives, va deixar clar que si el Consell General -el parlament andorrà- aprovava aquesta mesura, ell, com a home d'Església, es veuria obligat a renunciar al càrrec de cap d'Estat.



El Consell General podria aprovar la despenalització de l'avortament, ja que la llei es pot ratificar només amb la signatura d'un dels dos coprínceps, de manera que amb l'aprovació del president de la República francesa n'hi hauria prou. La societat andorrana avança i, tot i que de moment només els partits progressistes defensen aquesta despenalització, sembla inevitable que d'aquí més o menys temps, el clam de la societat en aquest sentit sigui majoritari. Així doncs, a banda de la suposada voluntat del Papa Francesc de renunciar al poder polític, aquest segon aspecte, al qual s'hi poden afegir altres avenços socials, com ara el matrimoni entre persones del mateix sexe, que ja s'ha aconseguit en part, fa complicat el manteniment de l'arquebisbe d'Urgell com a cap d'Estat d'Andorra.

Davant d'aquest escenari, la pregunta s'imposa. Quin model d'Estat tindrà Andorra si un dels dos coprínceps renuncia? Sembla difícil que el president de la República francesa vulgui mantenir en solitari un càrrec d'origen feudal, i que no aprofiti l'avinentesa per renunciar a un títol monàrquic que no deixa de ser xocant a la republicana França. Més encara quan els interessos de França i Andorra no sempre casen, i si no només cal recordar que el copríncep Nicolas Sarkozy, va amenaçar d'abdicar si Andorra no feia passos decidits cap a la transparència fiscal. Lluitar, o fer-ho veure, contra el frau fiscal com a president de França, sent cap d'Estat d'un, aleshores, paradís fiscal, tenia un punt kafkià certament divertit.

Si el copríncep episcopal abdica, doncs, sembla que Andorra està destinada a deixar de ser un copríncipat -tot i que la corona espanyola mai ha amagat que li faria gràcia ocupar el càrrec que durant tants anys ha correspost al Bisbe d'Urgell-. En aquest punt és on apareixen les pors de molts sectors de la societat, que no veuen clar que Andorra pugui caminar sola pel món sense el suport diplomàtic d'una potència mundial com França ni la protecció del totpoderós Vaticà.

L'apropament iniciat aquests darrers mesos amb la Unió Europea, que ha de culminar amb un acord d'associació, pot ajudar la societat andorrana a veure que prescindir de França i del Vaticà com a aliats per anar pel món i per sobreviure com a Estat tal com han fet els darrers 700 anys, potser no és tan complicat. La Unió Europea, que certament pot arribar a ser un perill per al benestar dels països -igual que passa amb molts Estats membres- també pot ser la nova garant de la pervivència d'Andorra com a Estat independent. Un Estat independent i viable, això sí, que inevitablement estarà molt supeditat a la voluntat de la Unió Europea. Un Estat que tindrà més complicat "fer-se l'andorrà" i aplicar certes polítiques, bàsicament en l'àmbit fiscal, que contravinquin els interessos de la Unió. La figura d'una república andorrana associada -que no integrada- a la Unió Europea, amb unes condicions similars a les de Liechtenstein, no és una idea desgavellada i ni molt menys inassumible.

Tinguem cura de la natura

MIQUEL LLIMONA

L'estiu va avançant amb el seu pas inexorable. Probablement quan es llegeixin aquestes ratlles ja les pluges de la tardor hauran vingut a refrescar la terra i les plantes castigades per la calor. La muntanya es recuperarà en les seves llargues hores de soledat i els animals salvatges i lliures gosaran tornar als paratges ocupats per l'home durant tot l'estiu.

A l'estiu la natura sofreix la presència de l'home. Una legió s'endinsa pels camins de les muntanyes, els boscos i les valls; alguns, pocs, els més agosarats arriben a peu fins als cims més alts; altres es queden fins allí on el cotxe pot arribar; a la vora del riu a dinar de pícnic i a refrescar-se amb les aigües glaçades. N'hi ha que busquen els primers bolets de la temporada, remouent els racons més recòndits del bosc. Però no sempre fruïm de la natura amb el respecte i l'amor que caldria; algunes vegades per arrogància, altres per descuit i les més per estultícia, fem malbé molses i líquens que han tardat anys a formar-se, collim flors protegides, ens banyem en els estanys amb el cos untat de cremes hidratants que enverinen les seves aigües, embrutint la seva fragilitat. La natura és terriblement fràgil i l'home no sempre té la cura necessària per apropar-se a ella amb respecte, amor i admiració.

Hi han que, contravenint totes les normes sobre el tema, penetren els camins forestals amb les motos, els quads, els cotxes tot terreny. Sovint quan tenen clar que no els veurà ningú, se surten dels viaranys traçats i trepitgen els riu, les herbes fresques, el sotabosc i tots els seus secrets. Sembla una violació de la natura en tota regla. Soroll, poder, arrogància, davant el silenci humil de la natura. Sembla mentida que les autoritats públiques que en tenen la responsabilitat, no facin res per impedir aquesta plaga motoritzada i irrespectuosa.

En una ocasió, mentre anava d'excursió, em vaig topar amb uns motoristes que rodaven damunt un rierol d'aigües clares, com si fos una pista, desfent-ne la llera i trepitjant i empudegant la vegetació que sol créixer entorn d'aquestes aigües. Creant amb tota probabilitat un dany irreparable a aquell entorn.

El respecte a la natura té molt a veure amb l'educació. Durant la República, les escoles de Barcelona, que prengueren noms tan bonics com Escola del Mar o Escola del Bosc, cuidaren enormement inculcar als alum-

nes l'amor a la natura com a part de l'educació. Era una aposta de futur, que tots aquells nois i noies estimessin la natura, la sentíssim com una part de la cultura i del patrimoni del país i la cuidessin. Va ser llavors que en començaren a fer sortides per contemplar els paisatges, els rius i les platges. Malgrat que durant el Règim del General Franco es tractà d'esborrar qualsevol influència d'aquella educació, ja s'havia creat una generació de gent que ha estimat, respectat i protegit la natura.

El meu pare era un cas. En el temps en què se sortia a dinar al bosc o al camp, duent el menjar en aquelles delicioses cistelles de pícnic, en acabar el pare ens instruïa perquè netegéssim de papers, llaunes i ampolles, aquella part de bosc o de camp que ens havia acollit en la seva frescor. Ho fèiem de bon grat i ens quedava sempre la sensació de què deixaven un paratge més bonic de com l'havíem trobat. Era un fet molt simple però m'ha quedat gravat per sempre més.

Només que per un instant penséssim en tot el que ens dona gratuïtament la natura. Des de les baies i els fruits més dolços, la delicadesa de les flors i l'ombra dels arbres. I també la possibilitat de tranquil·litzar l'esperit i regalar la mirada en contemplar un paisatge; retrobar-nos amb nosaltres mateixos. Si hi reflexionéssim, ens hauríem de tornar agraïts per força i cuidar amorosament la natura.

És obvi que els grans atacs a la natura vénen de la desmesura dels guanys, de l'espoli de les matèries primeres i de les polítiques de creixement completament allunyades dels interessos generals, però també és cert que el principal agent de pol·lució de l'aire són els cotxes i els cotxes són la responsabilitat de cadascun dels seus propietaris i conductors.

Per la nostra part, crec que una dosi d'humilitat, de respecte i d'amor enfront de la natura serien imprescindibles. Qui no estima la natura i llença per exemple una cigarreta encesa al marge sec del camí o es deixa les deixalles després d'un àpat, demostra molt poca civilització i sensibilitat. Mostra la part superba i superficial dels homes, que creuen que tot els està permès.

Pobres infeliços, no ens poden ni arribar a imaginar fins a quin punt tindrem un dia necessitat de què menyspreem.



Foto: Gael Piguillem

Trobades culturals pirinenques, el nom ja ho diu tot

ÀNGELS MACH

Aquest esdeveniment cultural és una trobada anual itinerant per a donar a conèixer la realitat i els projectes dels territoris pirinencs sobre temes com la comunicació, la globalització, els models territorials, el patrimoni, el turisme, les crisis, la història, l'economia... i poder generar i intercanviar reflexions i coneixement sobre cadascun dels territoris i el seu conjunt. I obrir vies des de la cultura per a fer relacionar els seus agents socials, polítics i econòmics en la conscienciació d'un territori compartit.

Els 10 primers anys s'han centrat a aglutinar l'àmbit pirinenc de parla catalana, i s'han començat a incorporar les llengües occitana (aranesa) i francesa. La voluntat pels pròxims deu anys és continuar integrant centres d'estudis dels territoris de la serralada dels àmbits lingüístics aragonès, castellà i basc, comptant amb un centre d'estudis per comarca pel que fa a l'organització, que no en quan a participació en Trobades.

Les entitats convocants integrades en l'organització són les encarregades d'organitzar cada edició de Trobades convidant participants de tots els territoris (Alt Urgell, Andorra, Berguedà, Cerdanya, Conflent, Garrotxa, Pallars, Ribagorça, Ripollès, Val d'Aran i Vallespir) i buscant recursos per a editar la publicació, que actualment té una versió impresa unitària i una versió digital fraccionada en articles.

L'agost del 1988, a la Universitat Catalana d'Estiu a Prada, al Conflent, l'entitat cultural sense ànim de lucre Societat Andorrana de Ciències va entrar a formar part del Patronat, ara Fundació UCE, alhora organitzant una jornada especialitzada al voltant de temes diversos, d'interès per al país i per a donar-los a conèixer als territoris de parla i cultura catalana. De llavors ençà s'ha realitzat 27 Diades andorranes a Prada.

L'any 2003, en ocasió de la 18a Diada Andorrana a l'UCE, el tema tractat va ser la relació d'Andorra amb els seus veïns del sud, i una reflexió estreta fou que des de l'any 1993, en què Andorra es va dotar d'una constitució i va entrar a l'ONU, el país s'havia relacionat amb Madrid, París i Brussel·les molt més intensament que amb els territoris pirinencs més propers. El tinent



Foto: Francesc Esteban

d'alcalde de Puigcerdà d'aleshores i més tard alcalde, Joan Planella, va llençar l'envit a Andorra com a país pirinenc a liderar una relació més intensa i conscient amb els territoris del seu entorn.

Però calia buscar socis pirinencs per donar més estabilitat al projecte, i vàrem contactar amb en Joan Obiols que liderava el Col·lectiu Pirineus Cultural, amb membres de l'Alt Urgell, els Pallars, i la Vall d'Aran, i amb en Joan Mateu, president de l'Institut d'Estudis Ceretans, que varen creure en el projecte de trobar-nos un cop l'any per conèixer la realitat sobre àmbits concrets del Pirineu.

D'aquesta manera, l'octubre següent, el 2004, s'iniciaven les Primeres Trobades Culturals Pirinenques a Sant Julià de Lòria, a la Universitat d'Andorra, amb voluntat de descentralitzar i presentar amb rigor els projectes que es duen a terme a les terres pirinenques mitjançant ponències de 15 minuts exposades per ponents dels territoris, escollits per les entitats convocants, un temps per a debat i l'edició del contingut complet en un llibre a presentar en les següents Trobades Culturals Pirinenques, finançat per institucions dels territoris (IDAPA i el Ministeri d'Afers Exteriors d'Andorra). El primer tema escollit va ser: *La globalització al Pirineu*.

L'octubre del 2005 s'afegien l'Ecomuseu de les Valls d'Àneu i PirineuFòrum als organitzadors, i les Segones Trobades Culturals Pirinenques es van realitzar a Esterri d'Àneu a l'Ecomuseu sobre: *El Pirineu en xarxa*. S'aconseguí una edició més àmplia de la publicació

amb l'aportació del Patronat Francesc Eiximenis de la Diputació de Girona, mitjançant l'Institut d'Estudis Ceretans, de la meitat del cost de l'edició, a més de l'IDAPA i el ministeri d'Afers Exteriors d'Andorra.

Les Terceres Trobades Culturals Pirinenques es van realitzar a Organyà, a la sala de les Homilies, l'octubre del 2006 sobre el tema: *Models de Pirineu, s'hi pot viure a muntanya al segle XXI?* Les entitats Àrea de Recerques del Berguedà i el Centre d'Estudis Ribagorçans es van incorporar territorialment al projecte.

D'aquesta forma les Quartes Trobades que varen tractar *La creació cultural al Pirineu* es van dur a terme al Pont de Suert l'octubre del 2007 a la sala de Can Cotori. Es van incorporar dos altres territoris, el Centre d'Estudis Comarcals del Ripollès i l'Institut d'Estudis Aranès.

Trobar-nos un cop l'any en itinerància ens mostra altres visions del territori pirinenc i també ens fa adonar del temps necessari per recórrer per carretera les distàncies que en línia recta són reduïdes, i amb les noves tecnologies a l'abast, són instantànies.

Poder disposar de ponències de tots els territoris dóna una visió més ampla i concreta del tema, tot i la limitació de temps disponible. I poder presentar el llibre de les trobades anteriors, fent transcendir en el temps allò exposat en el moment concret de les trobades següents, és un repte per a tots.

Les Cinquenes Trobades, realitzades a Ripoll l'octubre del 2008 a la sala Eudald Pradell de l'ajuntament, van tractar *La comunicació al Pirineu: espais, sistemes i experiències de comunicació i relació al Pirineu en els àmbits natural, social, cultural, econòmic, vies de comunicació viària i ferroviària, de noves tecnologies i mitjans de comunicació social*. En l'any commemoratiu del mil·lenari de l'abat Oliva es va voler lligar l'acolliment de les TCP amb un esdeveniment propi del territori, i també el Centre d'Estudis del Ripollès va col·laborar en el finançament de l'edició del llibre amb els ajuts del Patronat Eiximenis. Aquell any la plataforma El Ripollès existeix es va afegir a l'entitat local en l'organització. L'Institut Ramon Muntaner va començar a ajudar a la logística.

Les Sisenes Trobades *Les crisis al Pirineu*, passat, present i futur a l'octubre del 2009 es van realitzar a Berga i a la difusió de l'esdeveniment per la xarxa a través de les entitats convocants es va afegir un cartell publicitari, que ja s'ha institucionalitzat els anys se-



güents per ajudar a fer-les més visibles.

Les Setenes Trobades *El Pirineu 1.000 anys després*, reptes de futur a l'octubre del 2010 es van dur a terme a la Seu d'Urgell a la sala Sant Domènec, també commemorant el mil·lenari de Sant Ermengol, un aniversari rellevant a l'Alt Urgell i els altres territoris veïns. Atès que s'acabava de crear l'Institut d'Estudis Comarcals de l'Alt Urgell, aquesta entitat va agafar el relleu del Col·lectiu Pirineus Cultural. La publicació que se'n va editar va ser la primera a tenir doble llibre, en format imprès i en format digital. La Garrotxa es va incorporar a les entitats territorials mitjançant l'associació Amics de Besalú i el seu Comtat. L'Institut d'Estudis Ilerdencs de la Diputació de Lleida va començar a col·laborar en la publicació.

Les Vuitenes Trobades *La marca Pirineus* a l'octubre del 2011 es van realitzar a Escaldes-Engordany amb motiu de ser capital de la cultura catalana. En les anteriors i següents Trobades sempre s'ha considerat el Pirineu en singular com un tot, però per tractar aquest territori com a marca es va optar per la denominació en plural, com es fa amb els Alps. L'Institut Ramon Muntaner va afegir un ajut a la publicació, a més del de la logística.

Les Novenes Trobades *La frontera al Pirineu* a l'octubre del 2012, no podia ser altrament, va ser el tema tractat a l'auditori del Museu Cerdà a Puigcerdà, tenint en compte que la Cerdanya és una comarca partida, en dos estats, amb una divisió administrativa peculiar.

El patrimoni festiu del Pirineu va ser el tema escollit per a les Desenes Trobades, que es van realitzar novament a Ripoll l'octubre del 2013, a la biblioteca Lambert Mata. Una de les edicions amb més quantitat de ponències (34), que evidencia una consolidació important de les Trobades. La versió digital de la publi-



cació compta amb les fotografies en color, i els articles tenen número de registre digital, DOI.

Les Onzenes Trobades realitzades l'octubre del 2014 a l'Ecomuseu de les Valls d'Àneu, en ocasió del

seu vintè aniversari, van tenir com a tema central *Patrimoni i turisme al Pirineu*. PirineuFòrum deixa de formar part de les entitats convocants. Es van incorporar per primera vegada dos nous territoris, el Conflent i el Vallespir, al costat francès. Amb aquesta circumstància s'ha propiciat que les 12es Trobades es realitzin l'octubre del 2015 a la vila de Prada, a la Catalunya del Nord, al voltant de: *Natura i cultura al Pirineu*.

El balanç global és de 303 ponències, recollides en 10 llibres més l'onzè que es presentarà el 24 d'octubre, i més de 800 persones que han participat en les Trobades al llarg d'aquestes 11 edicions.

En definitiva les Trobades Culturals Pirinenques són una triple reivindicació: una reivindicació del fet de trobar-se, una reivindicació de la cultura, i una reivindicació de la identitat pirinenca.

Si tens una granja, fes formatge

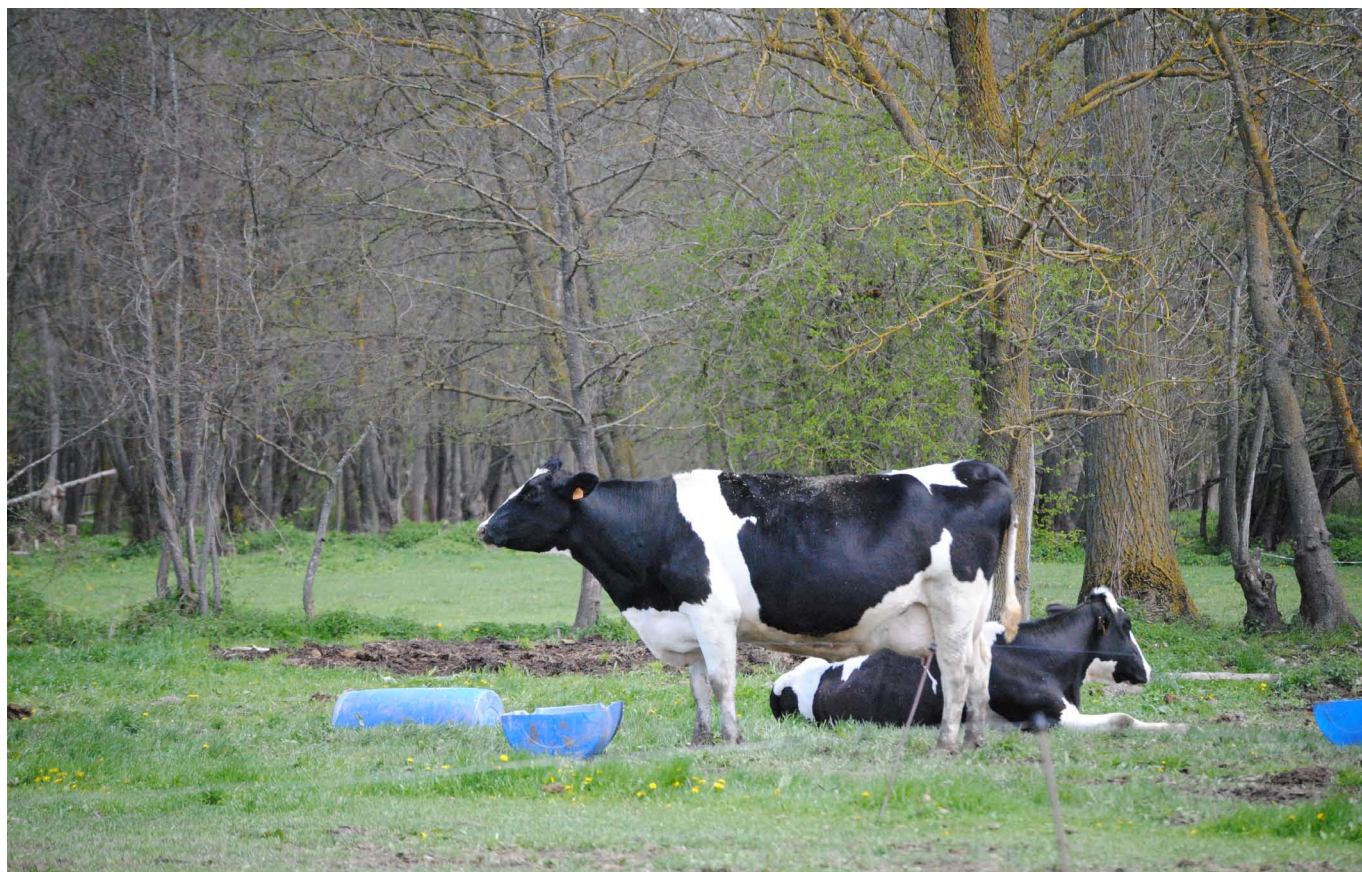
PERE PUJOL

Al Molí de Ger l'any 2009 hi vam crear una formatgeria per guanyar-nos la vida i continuar vivint dignament en el nostre entorn, amb la voluntat de mirar cap a un model de vida i turístic diferent, compromès amb la sostenibilitat, el territori, el respecte per l'hàbitat i coherent amb el tradicional modus vivendi de la Cerdanya.

El Molí de Ger és un nucli agregat dins del municipi de Ger, a una altitud de 1.135 metres, situat a la solana de la Cerdanya a uns 200 metres de la ribera del riu Segre. És una casa de pagès on tradicionalment es desenvolupà l'activitat de moldre farina amb moles de pedra aprofitant la força hidràulica d'una derivació del riu Segre, però a principis del segle XX la introducció de les xarxes elèctriques i amb l'abaratiment de l'energia convencional, féu desaparèixer aquesta activitat, que en el nostre cas sempre es combinà amb l'agricultura i la ramaderia i és aquesta última la que ha perviscut fins als nostres dies generació rere generació. Actualment l'empresa familiar se centra en el sector de producció de llet bovina de raça frisona. I el nostre repte en l'actualitat ha estat el de transformar



part d'aquesta llet per convertir-la en formatge i així tancar el cercle i donar un valor afegit al producte. El nostre projecte va començar fa uns sis anys. Era un moment complicat per endeutar-se, ja que la situació d'hecatombe econòmica que començàvem a viure no



convidava ni a l'optimisme inversor ni al consum. Però com que creïem tossudament en el projecte i que el moment era aquell i ara, vam decidir arriscar-nos i apostar per crear una formatgeria. I per què una formatgeria? Doncs per poder continuar vivint dignament en el nostre territori i al voltant de l'activitat que ens agradava. Perquè teníem el petit avantatge de disposar de ramat propi i per tant de posseir una matèria primera de qualitat i sense dubtes sobre la seva procedència. I perquè el nostre projecte també havia de ser lògic, és a dir, coherent i respectuós amb el territori i el sistema de vida que ha sostingut la Cerdanya durant segles: l'agricultura i la ramaderia, i per tant creïem i creiem fermament que contribuir humilment al desenvolupament d'una petita indústria agroalimentària en un entorn rural, despoblat i de muntanya, enforteix l'economia local, l'autonomia, crea llocs de treball i és un actiu sostenible i atractiu per al turisme que no passa ni per la devastació de l'hàbitat ni per la creació de més segones residències. Nosaltres sempre hem cregut amb el turisme com a part necessària i positiva per al desenvolupament de la zona, en tot cas només com a part, però mai l'hem vist com a l'eix vertebrador al voltant del qual ha de girar el 100% de l'economia del nostre entorn; en la nostra opinió aquest model econòmic és ruïnós a curt

i mitjà termini i és l'error sistemàtic que s'ha practicat reiteradament en aquesta comarca des de l'obertura del túnel del Cadí l'any 1984, que ha optat per donar barra lliure a la construcció massificada d'urbanitzacions en el millor dels casos ocupades una mitjana de 15 dies l'any, sense famílies, sense comerços, sense escoles i sense ànima ni vida. El turisme ha de ser un complement per al Pirineu, però mai la base. I estem convençuts que el futur cerdà ha de passar per un model d'agroturisme compromès amb el respecte pel territori i amb la microindústria alimentària, un turisme basat les experiències i les emocions i que no n'ha de tenir prou amb oferir un allotjament confortable amb bones vistes, sinó que ha d'implicar-se activament i emocional amb la manera de viure i treballar dels seus habitants. A nosaltres el que ens sedueix enormement és la manera de fer de comarques com la Terra Alta o el Priorat que han basat el seu model econòmic al voltant de la indústria del vi i és el turisme el que gira al voltant d'aquesta activitat i no aquestes comarques al voltant del turisme: és la lògica de l'enoturisme aplicada amb coherència i pensant primer amb la gent que viu tot l'any al territori i no pas amb els qui hi vénen ocasionalment. Una aposta encertada que els funciona, ven, és atractiva i és sostenible. El model cerdà està encara als antípodes d'aquesta manera de fer intel·

ligent i que ofereix perspectives a llarg termini. La repercussió de la indústria del vi d'aquestes comarques ha estat exterior i interior: han internacionalitzat el seu producte, però al mateix temps han enfortit l'economia local, creant feina al territori i fent que hotels, restaurants, allotjaments rurals de qualitat i comerços, tots a l'una, apostin pel producte de KM 0 i que la gastronomia giri al voltant del producte de la zona, i les agrotigues siguin com temples que ofereixen amb orgull i sense prejudicis ni vergonya el producte comarcal al nouvingut. Per tant menys turisme elitista i mediàtic a l'estil de la Cerdanya i de la Vall d'Aran i més agroturisme i qui sap si algun dia, enoturisme a l'estil d'aquestes comarques del sud que res els ha estat regalat i han hagut de lluitar aferrissadament per ser qui són i tenir prestigi i personalitat pròpia. A poc a poc però la nostra comarca va obrint els ulls i cada vegada són més els negocis i establiments que miren en aquesta direcció.

Però tornant al nostre projecte, en el moment que vam decidir crear la formatgeria el primer que havíem de decidir era optar per treballar amb llet crua o pasteuritzada. Hi trobarem defensors i detractors i és un motiu de fortes controvèrsies entre les administracions europees. En temps pretèrits, quan no es feien controls sanitaris sobre els ramats, consumir derivats de llet crua podien comportar certs riscos sobre el consumidor però en l'actualitat hi ha uns rigorosos controls de sanejament sobre els ramats de les explotacions lleteres que fan que parlar de risc en aquests termes gairebé sigui un absurd. És veritat que consumir llet crua o derivats de llet crua pot transmetre malalties, però no oblidem que també se'n poden transmetre en el consum de derivats de la llet pasteuritzada; sigui com sigui, en matèria alimentària, com en tot a la vida, el risc zero no existeix, però ens hi podem acostar si seguim els controls de rigor i les bones pràctiques que requereix l'ofici. Nosaltres, però, teníem clar que havíem de fer formatge amb llet crua, perquè aquesta posseeix uns bacteris propis i únics que faran que el nostre producte final tingui també una personalitat singular i inimitable. El formatge de pastor amb llet crua o *fromage fermier* com es coneix a França, epicentre mundial dels millors formatges, en aquest país va totalment lligat a la qualitat màxima i al prestigi del producte però en canvi, a casa nostra, encara hem de fer molta pedagogia en aquest sentit.

Segurament que la influència i els interessos de les grans indústries làcties que durant dècades han venut els seus productes "descafeïnats", plans, adulterats, vulgars i mancats de personalitat han evitat que progressés una contracultura formatgera que giri al voltant del formatge artesà, amb llet crua i d'autor, però a poc a poc a Catalunya el formatge del territori va adquirint la presència i l'estatus necessaris per continuar progressant i gaudint de bona salut en part gràcies a la sensibilització del consumidor per comprar productes naturals i sense additius i en part també gràcies a fires del sector, organitzades per ACREFA (Associació Catalana de Ramaders Elaboradors de Formatge Artesà), que vetllen per les bones pràctiques del gremi i organitzen unes fires de qualitat, sense revenedors ni tramposos, on només venen artesans de veritat i que fan el seu propi producte; tampoc podem obviar que hi ha ajudat molt la fira més mediàtica i prestigiosa de Catalunya: la Fira de Sant Ermengol de la Seu d'Urgell. Totes aquestes petites plataformes de llançament juntament amb la feina, rigor i tasques de comercialització i màrqueting que ha de dur a terme el mateix artesà han generat un bon embrió perquè tinguem formatgeries autòctones per molts anys.



Un mite comú: Vacunes, mercuri i autisme

ALBERT GRAU

La controvèrsia al voltant de les vacunes fa temps que corre per cercles de pares i mares d'arreu de Catalunya. No hi ha família que no passi pel transit de les vacunes obligatòries, pels nervis dels més petits, pel recel dels pares. És legítim preguntar-se si deixar que injectin al nostre fill o filla substàncies que desconeixem és una bona idea. És normal, doncs, preocupar-se per la seva salut, per possibles efectes secundaris i per possibles conseqüències que es desconeixen o s'amaguen. Aquests neguits oscil·len al ritme dels anys. Quan no apareix cap notícia als mitjans de comunicació, l'opinió pública comença a derivar cap a la preocupació i el recel. Quan malauradament les notícies es fan ressò d'una tragèdia derivada del tema vacunacions, l'alarma social escampa el sentiment de què les vacunes són o bé una necessitat social, o bé un mal necessari. Però sabem què són, realment, les vacunes? Sabem si aquestes pors són fundades?

La resposta a la primera pregunta, en l'àmbit general, és entremig del sí i el no. La majoria de la població respon que les vacunes són virus/bacteris mortes o debilitades que s'injecten als nens per tal de dotar-los d'immunitat envers diverses malalties. I si bé això és cert en alguns casos, la realitat és una mica més complicada, ja que podem trobar diferents tipus de vacunes. Així, en algunes injeccions hi podem trobar microorganismes atenuats o inactivats (que no es poden reproduir, però sí que activen el sistema immunològic), però en altres hi trobarem només algunes proteïnes que són característiques del microorganisme, com ara proteïnes que es troben en les seves membranes externes, o fins i tot trossos de les seves toxines. Només detectant aquestes petites parts de virus i bacteris, el sistema immunològic és capaç de mantenir-se alerta contra els microorganismes complets. És a dir, que en molts casos una vacuna no et cap tipus de potencialitat infecciosa perquè no conté cap agent infecciós, sinó parts d'aquest.

Ara bé, està clar que en el líquid que compon una vacuna no només hi trobarem aquests agents que activen el sistema immunitari, si no altres substàncies destinades a millorar l'efectivitat i la seguretat d'aquest tractament preventiu. És entre aquests últims ingre-

dients, els que preserven la integritat de les vacunes, on les polèmiques dels últims anys han estat centrades. Més concretament, la major part del moviment antivacunació es centra en l'oposició a un compost antisèptic i antifúngic anomenat Tiomersal (o Timerosal). Aquest compost, derivat del mercuri, s'utilitza per a prevenir que en el medi aquós de la vacuna s'hi puguin desenvolupar microorganismes que hi hagin arribat per contaminació de les mostres. Dos arguments han dut una part important de la població a oposar-se al moviment provacunació, i en aquest article em dispenso a rebatre'ls breument.

Primerament, sembla lògic pensar que un compost derivat del mercuri no pot ser una substància que volem que inoculin en els nostres fills. Aquest argument, basat en la por, es fonamenta en el desconeixement comú del funcionament de la química i el comportament dels àtoms. Per exemplificar el que vull dir, plantejaré una pregunta interessant: Per què si en una piscina hi ha massa clor els nadadors s'intoxiquen, però en canvi podem menjar sal, que es compon d'un àtom de clor i un àtom de sodi? La resposta està en la configuració dels electrons en l'àtom. Sense entrar en detall, i de manera molt simplificada, es pot dir que els electrons dels àtoms del tipus de clor que dissolem en una piscina no estan col·locats de la mateixa manera que en la sal (en els àtoms de clor de la sal, quan s'alliberen, hi ha un electró de més). Això canvia les propietats químiques de l'àtom, fent que un sigui tòxic per als humans i l'altre no. Més o menys el mateix passa amb el mercuri, perquè el que es troba present en el Tiomersal té una configuració d'electrons que permet que el cos l'expulsi un cop injectat, a diferència d'altres variants del mercuri que sí que s'acumulen en l'organisme. A més a més, la gran majoria de vacunes que s'utilitzen tant a Europa com als Estats Units d'Amèrica utilitzen molècules més modernes, sense cap tipus de relació amb el mercuri.

En segon lloc, l'extensió de la idea que les vacunes (i és en concret, la triple vírica) han fet augmentar els nivells d'autisme entre els més menuts, ha espantat encara més els pares i mares d'arreu. Té algun fonament,



aquesta afirmació? L'any 1998, el grup d'investigació d'Andrew Wakefield publicava un article a la revista *The Lancet* on es feia públic que havien detectat una relació entre la triple vírica i un augment de trastorns associats a l'autisme. Emfatitzaven, a més, que el Tiorneral en podia ser el causant. Emperò, una investigació posterior duta a terme pel Consell Mèdic General del Regne Unit va descobrir que Wakefield havia falsificat les dades de l'estudi, i que havia utilitzat els nens i nenes de l'estudi de manera poc ètica per tal d'obtenir els resultats. Com a conseqüència, Wakefield no pot tornar a exercir cap professió mèdica a regne Unit i l'article va ser retractat per la mateixa revista que l'havia publicat. Més tard, s'ha observat que l'augment en els casos detectats d'autisme entre nens i nenes coincideix exactament amb l'augment de la sensibilitat de les tècniques de detecció de trastorns en aquesta direcció. Descartant, per tant, que avui en dia els percentatges de nens afectats per aquests trastorns siguin més altre que en el passat.

Resumint, els dos principals motius que haurien de dur els pares a preocupar-se manquen de fonament, i han estat clarament rebutjats per la comunitat científica. És molt segur, per tant, vacunar els nostres fills i filles. Però també és molt important veure per què sí que

ens hem de preocupar per les persones que decideixen no vacunar els seus fills. En primer lloc, no a tothom li funcionen les vacunes, hi ha casos rars en què una persona vacunada per a una malaltia no està protegida. Per aquestes persones, la resta ens hem de vacunar. En segon lloc, els nadons i les persones amb intoleràncies que no poden ser vacunades també poden caure malalts si la malaltia circula per la societat. Es calcula que per evitar que això passi, un mínim del 95% de la població ha d'estar vacunada. Per aquestes persones, la resta ens hem de vacunar. En tercer lloc, tot i estar vacunats, aquells amb un sistema immune deprimat també poden contraure les malalties si hi entren en contacte. Per aquestes persones, la resta ens hem de vacunar. També, i m'agradaria recalcar aquest motiu, la vacunació massiva esborra malalties. Rebaixa els nivells de malalts, gent amb seqüeles i morts per algunes malalties a zero o gairebé zero en les poblacions amb accés a les vacunes pertinents. Per això, per un futur millor, tots ens hem de vacunar. Finalment, personalment tinc l'esperança de què en normalitzar d'una per totes les vacunacions, s'entendrà i s'acceptarà per què els països rics han d'ajudar els països més pobres a vacunar els seus fills i filles. Nens que, com els nens i nenes catalans, mereixen el millor futur que se'ls pugui oferir.

Una temporada de neu esperançadora

JAUME PIGUILLEM PÉREZ DE ROZAS

No és la primera vegada que parlo de l'activitat econòmica que suposa per a La Cerdanya la temporada de neu en totes les seves formes, modalitats i activitats vàries. He estat molt clar a l'hora de defensar que l'evolució de les estacions ha d'anar cap a la recerca de temporades cada cop més llargues adaptant els serveis i activitats que hi tenen lloc segons els mesos i el clima en què es trobin.

Per això, la idea que ofereix el concepte "estació de muntanya", cada cop més estès, és un gran camí a recórrer per oferir serveis durant tot l'any i guanyar mesos d'activitat econòmica. Segueixo defensant aquesta idea. Però això no és obstacle perquè avui sigui necessari parlar de la temporada de neu 2015-2016. La situació econòmica que vivim no ha canviat gaire cap a una tendència positiva, però el que és cert és que les estacions detecten que, si els gruixos de neu acompanyen els caps de setmana d'hivern, podem estar parlant d'una molt bona campanya d'hivern.

És opinió, intuïció o cap de les dues, però aposto per una temporada de neu que en alguns casos, ens

recordarà als dies anteriors a la crisi econòmica que va esclatar definitivament l'any 2008. Acceptant, evidentment, que les precipitacions de neu no depenen de cap de nosaltres.

L'anterior temporada de neu va deixar unes xifres desiguals. Per exemple, mentre La Molina augmentava la quantitat de visitants a les seves pistes, Masella i l'estació d'esquí nòrdic de Lles van viure números vermells. Sigui com sigui, molt probablement es modificarà la tendència en aquelles estacions que encara estan en caiguda, mentre que les que ja presentaven dades positives, seguiran treballant per donar continuïtat a la línia ascendent.

Repeteixo que es tracta d'una mescla d'opinió i sensacions i que, com a tal, no baso les meves afirmacions en un gruix de dades ni en quelcom gaire objectivable. En sóc conscient. Però sóc dels que pensa que, de vegades, cal creure amb intensitat en una cosa i treballar per ella, per tal que es faci realitat. Segur que les estacions d'esquí i muntanya de La Cerdanya treballaran en aquest sentit.

Festival de cinema

JORDI FORCADA

El VI Festival Internacional de Cinema de Cerdanya es consolida com l'activitat cinematogràfica de referència del Pirineu.

"Casitas", film dirigit per Javier Marco, gran triomfador del certamen. "Con la boca cerrada", d'Anna Farré Anyó, finalista.

El **Festival Internacional de Cinema de Cerdanya** va concloure el dia 1 d'agost una setmana de projeccions i activitats entorn del cinema amb la projecció de la Secció Oficial, la Secció finalistes i l'entrega de premis del certamen. Un nombrós públic va omplir durant la tarda les 130 localitats del Museu

Cerdà de Puigcerdà, on es van passar interessants i guardonades propostes cinematogràfiques tant nacionals com internacionals, les més ben valorades pel jurat del Festival, i que feren les delícies dels assistents.

El **film guanyador** d'enguany es va escollir dins la Secció Finalistes, on el públic assistent vota en directe el premi econòmic del festival, mentre que el jurat atorga la resta del palmarès. Així, el recompte de vots va finalitzar amb la victòria del curtmetratge "Casitas", dirigit per Javier Marco i amb guió de Belén Sánchez-Arévalo, qui alhora representà el film. "Con la boca cerrada", de la jove directora catalana

Anna Farré Anyó, fou primera finalista, mentre que “Otra vez”, de Ferran Carvajal i “Cambio de sentido”, d’Alfonso Díaz, completaren el podi.

Els premis del jurat van recaure en:

- **Premi Cerdanya Hotels – Millor film Premi del Jurat** - “Otra vez” (Ferran Carvajal)
- **Premi REGIÓ 7 – Millor film de més de 20 minuts** - *Ex aequo* “El camí del Foc” (Burgos/Cristòfol) i “El retaule de Sant Ermengol” (Galindo/Lombarte)
- **Premi PÀNXING - Premi especial del jurat** - “Trescientas” (Nicolás Hure)

Pel que fa a les categories tècniques, el palmarès complet és el següent:

- **Premi EL MOLÍ DE GER** – Millor director – Javier Marco (Casitas)
- **Premi SWEET EVENTS** – Millor director jove (<35anys) – Anna Farré Anyó (Con la boca cerrada)
- **Premi BDP SOFTWARE** – Millor film d’animació – “Musicidio” (Ferriol Tugues)
- **Premi SED DISTRIBUCIÓ** – Millor guió – Belén Sánchez-Arévalo (Casitas)
- **Premi ARMENOIL** – Millor banda sonora original – “Begancé” (Pol Diggler)
- **Premi Cerdanya Resort** – Millor actriu – Beatriz Arjona (Cambio de sentido)
- **Premi FIRA CULTURAL SABADELL** – Millor actor – Antonio Molero (Casitas)

El jurat del Festival va decidir fer les següents mencions:

- PAPA DANS MAMAN, per l’estètica i la brillant actuació de les seves dues joves actrius.
- TRAS BAMBALINAS, per un excel·lent guió.
- NENA, per una idea original molt ben tractada.
- EL AMOR ME QUEDA GRANDE, per un excel·lent treball coral.
- FLASH, per l’arriscada idea.
- BIKINI, per la seva crítica social.
- TODO UN FUTURO JUNTOS, per fer de la simplicitat un gran valor cinematogràfic.
- 600\$, per un excel·lent treball coral.
- VALENTINA, per una factura brillant.

El certamen, que va tenir lloc del 27 de juliol al 2 d’agost a Puigcerdà, ha rebut 720 films enguany de 52 països, dels quals 58 van ser projectats dins de les 12 sessions que formaven el programa oficial. La partici-

ció en el certamen ceretà ha establert un nou rècord històric, destacant la presència de films internacionals, d’un gran nombre de films catalans i, sobretot, un increment important de films dirigits per dones. Aquesta proporció té el seu reflex dins de la selecció oficial del Festival.

El Festival s’inaugurà el dilluns 27 de juliol amb una de les novetats d’enguany, la Secció Etnogràfica Documental, que comptà amb la col·laboració de l’Institut Ramon Muntaner. Continuà dimarts 28 de juliol amb les projeccions de la Secció Infantil (destinada als més petits) i la Secció de films catalans i en català. Dimecres 29 de juliol fou el torn de la Secció de films internacionals (en versió original subtitulada), també novetat, on es van projectar obres d’arreu del món. Dijous 30 de juliol es va destinar a una sessió solidària realitzada al Local Social de la Fundació ADIS i que versà sobre films de terror i ciència-ficció. Divendres 31 de juliol, van tornar les projeccions amb el format habitual d’edicions passades: la Secció Especial del Festival i la Sessió Golfa (+16). Per dissabte, 1 d’agost, es va projectar la Secció Oficial a concurs i la Secció Finalistes (el públic va votar en directe tots els premis), a banda de diversos films fora de concurs durant el recompte i les projeccions dels guanyadors a la Gala d’Entrega de Premis del VI Festival.

Destaca enguany la col·laboració establerta amb l’Institut Ramon Muntaner (ICEC – Coordinadora de Centres d’Estudis de Parla Catalana) en el marc de la 5a Mostra de cinema etnogràfic on s’hi suma el nostre festival i es van projectar els documentals “El Retaule de Sant Ermengol. Els inicis de l’espectacle” de Jesús Galindo i Toni Lombarte, i “El camí del foc: la cremada de falles d’Andorra la Vella” de Rosa Burgos i Albert Cristòfol, que inauguraran la setmana de projeccions del Festival.

Entre les activitats adjacents, va repetir el Taller Solidari amb la Fundació ADIS, enguany dedicat a la temàtica zombi i terror (31/07, al vespre, Plaça del Call) i on, a banda d’aprendre el maquillatge i la interpretació de “morts vivents”, els participants van poder rodar dos petits curtsmetratges. El taller, que pretén fomentar la cara més social i integradora del cinema, va comptar amb un equip nombrós de voluntaris, tots ells professionals del sector i liderats per Marta Parreño i Jordi Romero.

Demostrant el caràcter industrial que també fomenta el Festival, va repetir la Trobada del Sector de

l'Audiovisual al Pirineu, ja en la seva tercera edició, enguany amb ponències relacionades amb el Turisme Cinematogràfic i que congregà 35 professionals acreditats per l'organització. També es va organitzar el Campus de formació i el Meeting Point per professionals, per tal de fomentar el contacte entre professionals i mostrar-los la comarca i les principals localitzacions que els pot oferir. A més a més, es portà a terme una visita guiada pels principals atractius arquitectònics, naturals i culturals de Puigcerdà amb els membres de la indústria presents al Festival a càrrec de l'historiador local Gerard Cunill.

Finalment, durant la setmana del Festival, es van

acollir rodatges de films de diferent índole i procedència que van comptar amb el suport logístic de la Cerdanya Film Commission i l'organització del Festival i es va realitzar una campanya de sensibilització a la comarca d'acord amb el projecte #CerdanyaFilm-Friendly i la indexació de les localitzacions i els serveis que Cerdanya pot oferir per promocionar-se com a comarca amiga del cinema i atreure rodatges.

Com sempre, és voluntat expressa de l'organització que totes les projeccions i activitats adjacents del Festival hagin estat gratuïtes, obertes a tothom i sense ànim de lucre, realitzades en la seva majoria a les instal·lacions del Museu Cerdà de Puigcerdà.

Inestable Ceretana de teatre

XAVIER FIGUILLEM

REVISTA QUEROL: Ens acompanya el director i cofundador de la Inestable Ceretana de Teatre, Xavier Piguillem. Una pila d'anys de teatre a l'esquena, no és així?

XAVIER FIGUILLEM: I tant! Sobretot tenint en compte que alguns de nosaltres estem dalt de l'escenari des del 1984.

RQ: Però la Inestable va néixer anys després.

XP: Sí, després de viure diverses etapes compartint experiències amb companys d'altres grups, vam decidir fundar la Inestable Ceretana de Teatre, una companyia amateur oberta a tothom, independent i de caràcter multidisciplinari.

RQ: Una dotzena d'anys donant guerra amb la Inestable.

XP: És veritat, al juny del 2003, estrenàvem Fuita, la primera obra de la Inestable. Sembla que fa quatre dies, han estat dotze anys d'activitat intensa que han passat molt de pressa.

RQ: Una curiositat: per què vau escollir el nom d'Inestable Ceretana de Teatre?

XP: "Ceretana", perquè volíem un nom que fos especialment inclusiu, no solament per la gent de la nostra vila, sinó també per a la de tota la Cerdanya; "Inestable", perquè com totes les companyies amateurs, als inicis el nostre futur era incert: gestió econòmica, local d'assaig, disponibilitat de sala, etc. Afortunadament, el nostre públic ens ha ajudat molt des de

sempre, i les administracions també ens han donat la mà, especialment l'Ajuntament de Puigcerdà, de manera que amb tot aquest suport i molta feina avui dia hem aconseguit fer una companyia estable, en la que l'única cosa que queda d'inestable és el nom.

RQ: Una pregunta concreta: quanta gent forma part de la Inestable?

XP: Uf! Una pregunta concreta amb una resposta difícil de concretar, perquè de bon principi la companyia es va plantejar com un grup capaç de fer projectes amb molta gent, (Els Pastorets, Amadeus, 1714), o amb poca gent (Hay que deshacer la Casa o Agnès de Déu), per bé que sí hi ha un nucli fix, d'unes dotze o quinze persones. De fet, en aquests dotze anys han participat més de dues-centes persones en els diferents projectes de la Inestable.

RQ: Fins a quin punt els membres del grup s'involucuren en el projecte?

XP: Qualsevol projecte teatral porta molta feina dins i fora de l'escenari, amb molts ingredients per cuinar: escenografia, vestuari, llums, so, acting, etc. En major o menor mesura, tots els components del grup procuren involucrar-s'hi, alguns d'ells especialitzant-se en alguna de les àrees esmentades, i d'altres fent feina en diferents àmbits.

RQ: En aquests dotze anys heu fet moltes coses.

XP: La companyia va néixer amb la voluntat de

portar a terme projectes de tot tipus, sigui teatre de text, monòlegs o fins i tot improvisació. Lògicament aquesta característica s'ha fet palesa a mesura que el grup ha anat ampliant el seu bagatge teatral.

RQ: Un bagatge que a hores d'ara és considerable.

XP: Hem estrenat quinze obres de teatre de text, que ens han permès anar pujant esglaons en el món del teatre amateur, procurant tocar tots els gèneres (comèdia, drama, vodevil, drama psicològic, etc.) i amb molta diversitat d'autors, el pròxim objectiu és fer un Molière i un Shakespeare. Principalment fem servir el català, però com el teatre no té idioma, també fem coses en castellà. En un moment donat vam fer un exercici de valentia i vam endinsar-nos en el difícil món dels monòlegs, que són la base dels nou espectacles de producció pròpia que hem representat fins ara.

RQ: I pel que sabem, sou molt viatgers.

XP: Sí, ja que per la nostra situació geogràfica estàvem lluny dels centres de major activitat teatral, de seguida ens vam donar d'alta a la Federació de Grups Amateurs de Teatre de Catalunya i a la Federació Teatral Amateur Gironina, fet que ens va permetre estar assabentats de tota l'activitat del teatre amateur català, podent accedir als circuits amateurs, havent portat els nostres projectes a quaranta-set poblacions diferents de Catalunya. En aquest sentit, sempre hem procurat quedar bé, ja sigui teatralment, personalment i com a companyia, portant el nom de la nostra Vila amb molta dignitat.

RQ: Encara més coses?

XP: I tant. L'any 2009 vam recuperar els Pastorets, que és l'escola de teatre de Catalunya, a més d'una tradició molt nostra. Cada cop estan més consolidats, i el 2016 està previst donar-los un plus especial de qualitat, coincidint amb el centenari dels Pastorets de Folch i Torres. És on procurem donar entrada als joves i als més petits.



RQ: Parlant de joves, com anem de planter?

XP: Es va crear el Grup Jove de la Inestable, amb el que es van fer dos muntatges, Desdoblements i Diner Negre. El problema del grup jove és que quan marxen a estudiar a Barcelona, la majoria no poden continuar al grup. És una problemàtica que pateixen la majoria de les nostres associacions culturals i esportives, i el teatre no és una excepció.

RQ: Però no tot s'acaba aquí...

XP: No, i tant; també ens hem endinsat en el món de la improvisació, amb un espectacle que vam presentar a benefici de la Marató de TV3, amb la qual hem col·laborat tres cops. També a la Festa del Voluntariat de la Creu Roja, l'homenatge a l'antiga Ràdio Puigcerdà, presentacions d'actes, i la més important, la donació de les dues taquilles de les representacions de Diner Negre a benefici de la recuperació de l'estàtua del brigadier Cabrinetty.

RQ: Alguna cosa més?

XP: Dir que és molt d'agrair a tothom qui ha participat amb la Inestable la feina i la implicació amb la companyia, sense la qual no s'haurien pogut assolir els objectius que al llarg d'aquests anys ens hem anat fixant. I, especialment, fer extensiu aquest agraïment al públic, que sempre ha estat al nostre costat i que sempre ens ha donat suport, ja que aquests anys de teatre i espectacle no haurien estat possibles sense el nostre públic, el que riu, plora i s'emociona amb nosaltres. Res del que fem dalt de l'escenari no tindria sentit si algú no ho rebés al pati de butaques. Sempre diem que com el públic de casa no hi ha cap altre, i és una gran veritat, perquè la gent que ens ve a veure han estat també uns amics i còmplices magnífics. En resum, crec que en el transcurs d'aquests anys el més important és que hem après a ser millors "teatrer", millors companys i en definitiva millors persones.



Condicionats, com malauradament massa de costum, pels nostres interessos particulars, tot intentant ser justos o simplement justificant una visió o l'altra de la realitat. Valorar les decisions que prenen altres no és fàcil, però fer-se una opinió sense dades encara és més difícil. Així que ens acabem fiant del nostre nas o fem cas d'algun conegut que en sàpiga més, sigui o no així.

Em dispojo doncs a tractar un tema que si més no em sembla delicat i del qual costa molt obtenir dades fiables més enllà de rumors o suposicions: La candidatura als Jocs Olímpics d'hivern proposats sota la marca de Barcelona-Pirineu, on tots els esdeveniments *indoor* se celebrarien a la capital catalana mentre les competicions *outdoor* s'emplaçarien al Pirineu, en concret a La Molina i els seus voltants.

Com és sabut Barcelona renuncià al projecte per part de la nova alcaldessa Colau i el seu equip de Barcelona en Comú, just després de guanyar les eleccions. La reacció de sorpresa del territori, sobretot a Cerdanya, no es féu esperar. Ni amb l'oportunitat de defensar posicions els municipis més afectats per l'esdeveniment, Fontanals de Cerdanya i Alp, però també per proximitat la resta d'ajuntaments, posaren el crit al cel i intentaren infructuosament reconduir la situació. No entraré a valorar la unilateralitat de la decisió del govern barceloní i el poc debat que hi va haver sobre el tema. Segurament no van explicar la seva decisió d'ajornar el projecte suficientment. Però presentades algunes dades potser podrem entendre una mica millor la decisió del consistori, la compartim o no. Sempre tenint present que el projecte era a més impulsat des d'un govern monocolor en la ciutat de Barcelona i en la Generalitat, cosa que canvià després de les municipals.

Per començar, hi havia una premissa que em semblava massa qüestionable per donar-la per vàlida. Semblava que tota la gent de Cerdanya estava encantada amb la idea d'allotjar uns jocs olímpics d'hivern. Possibilitats econòmiques en la prèvia, el desenvolupament i la posterior repercussió, notorietat, etc. Les reaccions contràries després de la retirada de Barcelona del projecte així ho demostraven. Res més lluny

de la realitat. Per preparar aquest article vaig anar preguntant a gent que estava més o menys vinculada al món de la neu què en pensava i la petita consulta em va demostrar que no sempre les coses són el que semblen.

A més, fent recerca per internet, vaig topar amb una enquesta publicada al web de la revista viure els Pirineus on mostrava el resultat següent:

Després de la renúncia d'Ada Colau a liderar la candidatura, volem saber la vostra opinió.

Com valoreu la renúncia de l'Ajuntament de Barcelona a la candidatura dels Jocs Olímpics d'Hivern Barcelona-Pirineus?

La encuesta está cerrada, no puedes votar.

Top of Form 1

Bé 41,74 %

Malament 8,70 %

Indiferent 6,96 %

Fa falta més debat 42,61 %

Closed 31 de d'Octubre de 2015

<http://www.viurealspirineus.cat/encuesta/societat/com-valoreu-renuncia-l-ajuntament-barcelona-candidatura-dels-jocs-olimpics-d-hivern-barcelona-pirineus/20150623102656002702.html>Bottom of Form 1

Aquesta simple enquesta em serveix prou bé d'inici d'una reflexió sobre el tema. Està clar que la població que accedeix al web a viure els pirineus no pot ser representativa de tota la resident a la comarca. Ni tan sols puc esbrinar la quantitat de gent que hi va votar o la seva procedència. Però em val per reforçar la idea que hi ha divisió d'opinions en relació a la possible celebració d'uns jocs olímpics, entre altres llocs, a Cerdanya. I vaig començar a investigar una mica sobre el tema. Les fonts són bàsicament orals però també he pogut accedir a un exemplar del dossier de la candidatura del 2022 en la seva proposta tècnica i amb tot plegat aprofundir una mica en la matèria.

Certament els partidaris del si fan més soroll i estan més vinculats al poder polític o a algun actor econòmic. A més tenen més informació en relació a les despeses i projectes que significaria que la candidatura seguís endavant. Veuen clar que pot ser un esdeveniment que doni notorietat i que arregli al-

guns problemes que no s'albira la solució a curt termini. Una clara projecció de la marca i la possibilitat d'arribar a un turista potencial de la comarca que ni amb la millor campanya publicitària difícilment coneixeria Cerdanya. Posar el Pirineu en el mapa i mostrar l'atractiu del territori davant d'un públic potencial enorme. A més, els defensors del projecte, tenen clar que tal com recull el mateix projecte, la inversió en els Jocs seria de les més econòmiques en relació amb la resta de candidatures donat que moltes instal·lacions ja existeixen. El punt clau per entendre els esforços de molts per captar la candidatura, és el fet de millorar infraestructures que ara mateix estan aturades i que si es tirés endavant el projecte, s'haurien de desencallar. A remarcar el vell projecte de desdoblament de la línia del tren entre Barcelona i Vic o la millora de la carretera principal d'accés des de Barcelona a la comarca, la C16, en el tram entre Berga i el Túnel del Cadí. Infraestructures emprades per altres comarques i que amb l'excusa dels Jocs, l'estat financeria en teoria. A més la projecció d'unes instal·lacions per connectar el poble d'Alp amb les estacions d'esquí i el projecte d'un circuit innivat a la zona del Pla de les Forques, muntanya de Fontanals de Cerdanya. Tot un projecte que aspira a canviar radicalment moltes coses en un model força estancat i donar possibilitats de creixement en ocupació i serveis a tota la comarca.

Els detractors no tenen un discurs ni tan uniforme ni recolzat amb dades o projectes, i molt menys per infraestructures que tots coincidiríem a dir que són del tot necessàries per millorar la vida de la gent que viu a la comarca o que la visita amb més o menys regularitat. Alguns es centren en la part on el projecte és menys sostenible i agressiu amb la natura. És si més no qüestionable que es facin segons quines obres si tot sembla indicar que el canvi climàtic pot afectar més d'hora que tard la innivació natural de les muntanyes cerdanes. A banda de l'enorme inversió econòmica qüestionen el retorn i l'impacte real que tindria pel territori. Malmetre zones fins ara no explotades de la muntanya i la construcció desproporcionada que demana un esdeveniment d'aquestes característiques per poc més de 15 dies i la incertesa que passat l'esdeveniment hi hagués el retorn esperat, arguments que posen a sobre de la taula. A més, alguna persona ben informada assenyalava que ja fa temps que persones

del sector estan dedicades al projecte i que ja està costant diners.

A primer cop d'ull és molt qüestionable aquesta política de grans inversions per obtenir riquesa. En cada poble hi ha equipaments sobredimensionats per la població que hi viu. Grans palaus de congressos infrautilitzats, instal·lacions esportives sense usuaris o locals socials sense gent que els gaudeixi. Una cultura de l'equipament per vestir les viles, per fer despesa i per justificar accions de govern. Aquesta política ja sabem el resultat que ha donat en els nostres dies: obres caríssimes que encara es paguen i que es pagaran durant molt de temps, tensant les tresoreries dels consistoris ara que la construcció i els ingressos per impostos relacionats amb ella s'han acabat.

A més la situació es complica amb la voluntat de millorar infraestructures aprofitant la celebració dels Jocs. En la meua opinió, és el gran argument a favor però també resulta molt qüestionable haver de millorar una infraestructura aprofitant la celebració d'una olimpíada. Sóc conscient que Barcelona és el paradigma de la millora d'estructures quan el 1992 va allotjar els jocs olímpics d'estiu. Va aprofitar per dotar a la ciutat de carreteres que li feien falta o recintes esportius inexistents i va rehabilitar zones deprimides de la ciutat. Però em sembla un model caducat i que ens hauria de fer reflexionar molt més en profunditat sobre les necessitats reals de la nostra població, a tot el país.

Està clar que clama al cel que en el segle XXI la via de tren internacional que connecta L'Hospitalet de Llobregat amb París, via l'intercanviador de La Tor de Querol, hauria de potenciar-se i com a mínim desdoblarse en el seu tram més massificat, Granollers-Vic. I aprofitar per millorar punts claus de Vic a Puigcerdà per tal d'assolir una major seguretat i rapidesa per fer el trajecte Barcelona-Puigcerdà competitiu enfront del vehicle privat. Potser així es descongestionaria la C16 i no caldria projectar dos carrils per sentit de circulació. Amb tres, i un de reversible, n'hi hauria suficient, com es va apuntar des de la Conselleria de Territori i Sostenibilitat.

Un altre tema que genera perplexitat és la voluntat d'explotar el Pla de les Forques, fent un circuit d'esquí nòrdic. Molt em temo que seria d'un ús força residual en acabat els Jocs. Les estacions de nòrdic de la zona són un bon indicador del poc seguiment que molts es-

ports d'hivern tenen en la nostra àrea, mal ens pesi. Segurament s'hauria de començar a canviar des de la base i d'aquí a unes dècades tornar a plantejar el projecte, en aquest sentit.

Un cop revisats els pressupostos, és sorprenent adonar-se que estan fets amb la idea de guanyar diners amb els Jocs, i es manifesta així de manera reiterada. Des d'unides dècades cap aquí amb l'explotació de drets televisius, marques i patrocinis, l'organització d'aquest tipus d'esdeveniments ha esdevingut un negoci i per mi aquesta és una altra clau del projecte i el que el fa extremadament perillós.

Existeixen dos grans pressupostos. Un de 1.413M€ de les instal·lacions esportives, infraestructures, seus esportives, etc. Diríem que aquest pressupost és el menys vinculat als Jocs directament. La partida gran està en ferrocarril i carreteres, 713M€ a pagar en un 87% pel govern estatal i en un 13% per la Generalitat. La resta de pressupost va principalment a seus esportives i viles olímpiques, 261M€ i 247M€, millorant instal·lacions existents o construint les que faltarien per poder fer tots els esports necessaris. Partides finançades més equitativament pel govern estatal, autonòmic i local de Barcelona en seus esportives de la capital. Barcelona en concret aquest pressupost hauria de posar uns 51M€ en total.

El pressupost de l'organització dels Jocs 2022 és de 1.122M€, on els drets de TV tenen un pes molt importat en ingressos, 345M€; el patrocini local, 203M€ i el del programa de màrqueting olímpic, 163M€. En les despeses la partida més gran és el personal dels jocs, 160M€, sistemes d'informació, 150M€ i més despeses de seus esportives i viles olímpiques, 116M€ i 101M€ més. Una multitud de partides més sumen el pressupost marcat, des de transport o telecomunicacions, serveis de tot tipus i altres.

En el projecte es contempla un pressupost a part al desenvolupament dels Jocs, una mena de pas previ per presentar candidatura, temes tècnics, etc. de 9,650M€ d'euros, 2,5M€ posats per l'Ajuntament de Barcelona, inversor principal després dels patrocinadors (6,5M€). La resta de diners posats per la Generalitat, les Diputacions i l'Àrea Metropolitana.

Aquest tema és molt important tenir-lo en compte, ja que la majoria de despeses del pressupost de 9,65M€ pel període 2013-2015 és en partides de difícil control i que es referix als viatges, les convencions,

les despeses de representació, etc. i també directament al personal.

Extraoficialment sé, com he dit, que ja hi havia gent dedicada a la candidatura des de feia anys i cobrant d'algun lloc. Imagino que d'aquests 9,65M€.

Per un profà a la matèria dels grans números sorgeix el dubte raonable de com pot ser que costi tant tot plegat. Malauradament respondre a aquest dubte no és possible sense veure més en detall el projecte i no és el cas. Però no podem ser aliens a la realitat que vivim. Després de destapar-se casos de comissions irregulars i d'altres de legals en el nostre sistema polític i financer penso que s'hauria de tenir en compte les partides estratosfèriques que a vegades es gestionen en l'administració pública, amb càrrecs de confiança i amb sous diguem que molt per sobre del mínim interprofessional. No acuso a ningú de prevaricació, però sí que a tothom li hauria d'interessar que tot quedés ben clar. Per tant, crec que caldria conèixer molt més al detall totes les partides per dictaminar una conclusió més acurada de la realitat i no extralimitar-se en conclusions a la lleugera. Fa de mal valorar tots els esforços bolcats ja i els que s'haurien d'invertir. Però sembla clar que per molt que sigui la candidatura més econòmica hi ha molts diners a gestionar i les xifres que es tracten provoquen un cert vertigen.

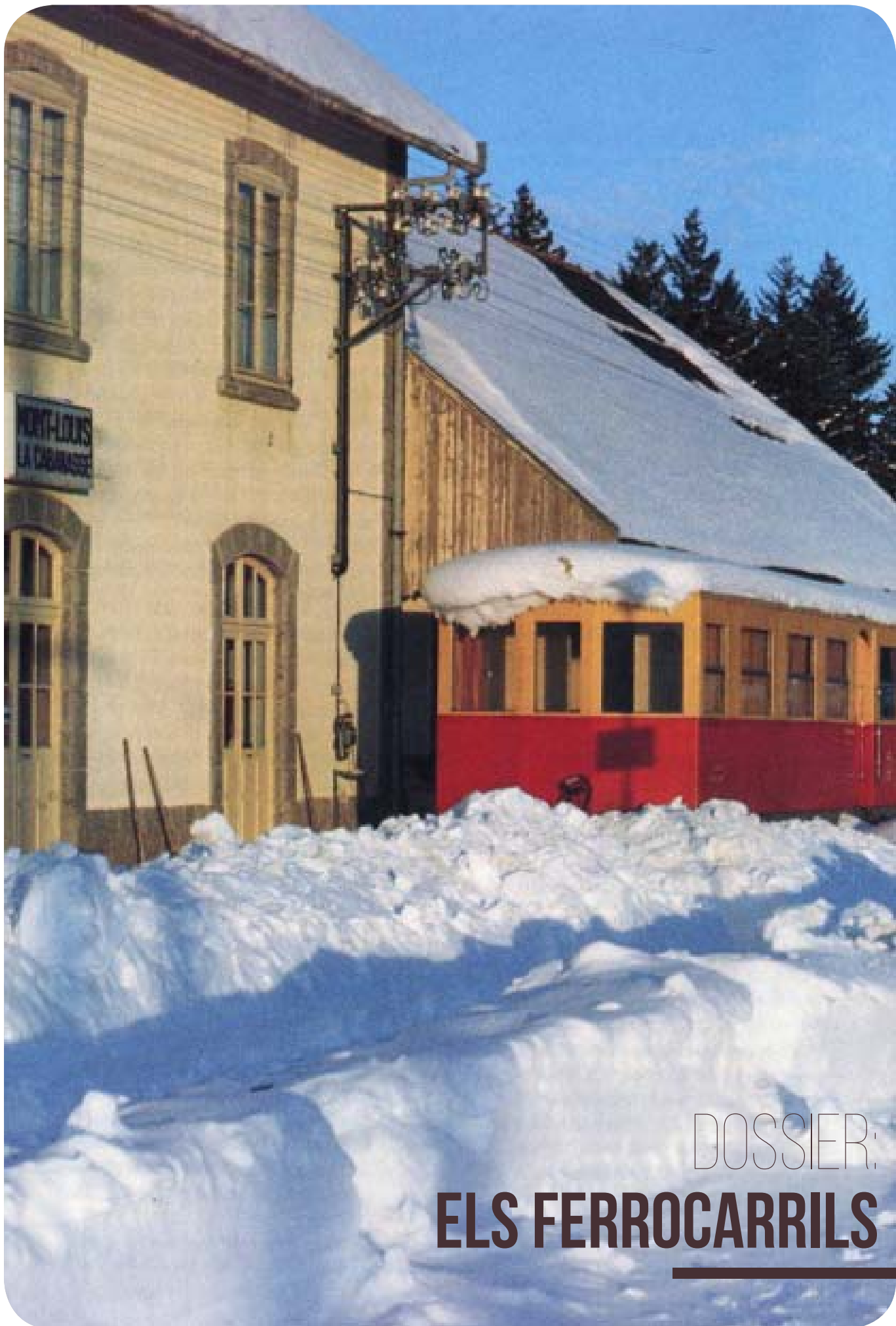
De totes maneres tampoc sembla molt assenyat rebutjar un projecte que pot reactivar i posar en el mapa del turisme internacional la Cerdanya. I generar molts llocs de treball temporals i tal vegada altres d'indefinits. Segurament el meu vot, si me'l demanés algú, aniria en aquesta direcció. Un projecte ben dimensionat, el mínim d'agressiu amb l'entorn i amb un control exhaustiu de tota la despesa (el més difícil). I és que no estaria malament, ja de passada, que entre tots ens plantegéssim quin model volem per la comarca i com podem generar llocs de treball perquè els joves que marxen a estudiar un dia decideixin tornar, i no només els caps de setmana o per les festes nadalenques.

L'Ajuntament de Puigcerdà concedeix al GRC el premi Roser de la Vila

L'Ajuntament de Puigcerdà va concedir el dia 11 de juliol del 2015, en el marc del Sopar Cultural celebrat al Poliesportiu, el premi Roser de la Vila a l'associació Grup de Recerca de Cerdanya, per la seva trajectòria cultural i científica i especialment per l'organització d'aquest tipus d'activitats a la Vila de Puigcerdà.

El premi va ser lliurat pel regidor de Cultura, Xavier Piguillem i per l'Alcalde de Puigcerdà, Albert Piñeira i va ser recollit pel president del GRC, l'Enric Quílez. A l'acte, entre d'altres, hi va assistir una representació nodrida de la Junta Directiva del GRC.





DOSSIER:
ELS FERROCARRILS

Les vies fèrries en el context de la cerdanya

A.P.B.

En aquest Dossier volem donar un cop d'ull a un dels grans reptes que el Pirineu i més concretament la Cerdanya, tenen respecte a les seves infraestructures ferroviàries, tant en l'aspecte actual, les línies ja tancades i potser superades, i alguns projectes de futur com el d'Andorra, que ens semblen –com alguns comentaristes han opinat– un “fer volar trens”, doncs ni l'economia ni els processos de canvi que es proposen són del tot viables, perquè l'estructura territorial ja no permet el que fa vint o vint-i-cinc anys podia haver estat possible.

Precisament sobre aquesta qüestió s'ha escrit molt darrerament, i per deixar-ne constància esmentarem l'article de l'arquitecte Antoni Pol (2010), el de la Bibiana Rossa (2015), les moltes contestes de Jordi Pasques (2010-2015), i darrerament l'opinió d'Àlvar Valls (2015). Però, la nostra contribució amb l'article publicat el 1996, de l'arquitecte tècnic Francesc Rico, vol fer memòria d'un projecte pensat i repensat que,

pel que sembla, a Andorra és del tot descartat. El Dossier no vol ser pas un “estat de la qüestió” però s'hi assembla força, i creiem que dona la mida de l'interès que suposa replantejar-se al segle XXI una xarxa radial de comunicació ferroviària eficient i pràctica, que donés sortida i enllacés les diferents capitals piriniques del territori català/andorrà/aranès...

Per això, ens va semblar adient de plantejar en un dossier aquest fenomen modern que és el tren elèctric, quan ja fa trenta-cinc anys el donaven per acabat i enterrat, davant l'auge i l'expansió i la popularització del seu contrincant de gasolina/gasoli, l'automòbil, i que ara ha tingut un contrincant amb les grans línies europees dels trens ràpids, impossibles també en el context pirinenc. En canvi caldrà mantenir i millorar tècnicament i turísticament els trens que fan un servei aportant un valor afegit al patrimoni i al paisatge pirinenc i cerdà, com ara mateix ho és el nostre Tren Groc. Amb aquestes intencions us presentem aquest Dossier.



Turisme cerdà ferroviari

ALFRED PÉREZ-BASTARDAS



Hem patit quan ja fa anys vam veure perillar una juguina elèctrica de color groc que anava i venia per la muntanya cerdana i un cop a dalt de Montlluís anava baixant fins a arribar a Vilafranca del Conflent. Té més de 100 anys i va caldre grans esforços econòmics i tècnics, així com infraestructures hidràuliques per aportar electricitat a les vies. I dic que hem patit, i encara patim, perquè la gran crisi del Pirineu no aporta prou dinamisme cultural per preservar adequadament un dels valors del segle XX més importants de la Cerdanya: el nostre TREN GROC.

I nosaltres que l'havíem rebatejat com el GRAN TREN GROC, és a dir el GTG, ja que teníem i tenim la il·lusió que també passés a la part baixa de la Cerdanya, i ens transportés, ara si amb un camí de ferro per indrets tranquils i de gran bellesa, lentament, bucòlicament, d'acord amb el que es podria somiar quan veus d'altres trens d'alta muntanya que encara ara fan serveis als països alpins.

I les circumstàncies econòmiques i socials han tornat a plantejar que aquest fenomen ferroviari del nostre Tren Groc, no era viable, ni es podia mantenir, que calia tancar i llençar a la brossa...

Que la proporció de viatges que hi pugen és massa reduït, que els preus del bitllet no permeten ni el seu manteniment, que la infraestructura era impossible de mantenir, doncs en molts casos és molt aèria i necessita un manteniment adequat i permanent, que el tren no pot competir amb els cotxes... tot això s'ha dit i es presenta com una càrrega feixuga, que el Tren Groc no pot suportar...

I que, -i això no ho diuen-, no hi ha voluntat política ni econòmica per mantenir el servei i que potser deixant tan sols una part del trajecte en circulació, potser només a l'estiu, podria servir per donar cobertura al turisme que vol tastar aquesta línia groga del ferrocarril cerdà.

Però crec que ens cal ser coherents en el plantejament turístic cerdà; com podem reivindicar una comarca essencialment turística, dedicada a ser un punt pirinenc destinat a oferir uns serveis de lleure, de cultura patrimonial pirinenca i alhora de serveis que la facin possible mentre es vol tancar un dels millors circuits ferroviaris que pot oferir un conjunt immillorable en la gran oferta fèrria de Cerdanya. El Tren Groc no pot deixar de funcionar per una qüestió de balanços econòmics. Caldrà en tot cas primer dotar-lo com un servei públic, no tant sols turístic, sinó continuat que aposti per millorar les connexions. Potser pot haver-hi un servei de trens més àgil per fer les connexions diàries i d'altres més lents com a serveis turístics regulars. Deixar que el Tren Groc es paralizzi significaria un menyspreu i un greuge a tot el petit país cerdà. Ens cal el Tren Groc, ens cal que la gent que ve a la Cerdanya, conegui i pugui al Tren Groc, i organitzar pacs de serveis amb el Tren Groc com eix vertebrador del turisme, de durades diverses, amb el ferm propòsit de fer-lo conèixer i de donar sortida als problemes generats per una minsa ocupació, que fonamentalment no es pot considerar que és culpa del tren sinó de la gestió poc encertada del seu ús, i dels canvis de la gran crisi que no s'acaba mai.

Per la Cerdanya, pel seu desenvolupament i per oferir un projecte de turisme cultural, conscient, amb més rendiment econòmic i social, ens cal aquest mitjà de transport que està consolidat en el territori, i que cal que es consolidi en tots els programes cerdans de propaganda turística. Molta gent no coneix els indrets, ni els paisatges, ni la riquesa patrimonial, ni el conjunt de les vies ferroviàries que permeten des del centre de Cerdanya, anar a Barcelona, a Perpinyà i al Llenguadoc cap a París.

Quants territoris no voldrien tenir un tren com el Tren Groc. Cal una opció política i econòmica, encara

que no sigui potser molt viable, per no deixar caure un mitjà de transport de tant interès turístic com és el petit Tren Groc. Perquè és petit, perquè corre lentament per gaudir del paisatge i de tot l'entorn, i perquè forma part del patrimoni natural i cultural de Cerdanya, és a dir, d'un petit país que ha de viure pràcticament de tots aquests conjunts configurats com un sistema de vivències que el facin ser, més enllà dels canvis produïts per les transformacions socioeconòmiques que el turisme estacional provoquen sobretot si aquest és a més de cap de setmana, deixant la resta un país mig buit. Ens cal que la terra cerdana lligui a tota hora la gent que hi va i el Tren Groc podria ser un dels mitjans per a fer-ho. Qui té un tren, pot tenir més vida.

Fora de la Cerdanya, voldríem recordar ara, l'anomenat Tren dels Llacs que va de Lleida a La Pobla de Segur, i que ve a ser un esglaó turístic d'un antic tren de càrrega i passatge, i també el petit tren miner d'Artus (Artouste) al Bearn que circula sempre per sobre dels 2.000 metres d'altitud, i és un trenet turístic que fa servei, estiu i hivern amb els esquiadors. Com també el tren de Larrun al País Basc de França que té moltes semblances amb el nostre Tren Groc.

El gran Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya 2006-2026 (PITC) marcava clarament que la línia Barcelona-Puigcerdà no estava pensada per a mercaderies, i per tant un cop ampliada fins als límits màxims de la doble via, quedava configurada com una

línia regular de passatge i per tant de serveis turístics dins del seu trajecte sobretot la de Cerdanya. Altrament l'estudi fa palès que caldria una línia entre Puigcerdà i La Seu d'Urgell, però que no seria pràcticament viable econòmicament ni potser tècnicament. És per això que seria bo d'explorar, encara que sóc conscient de les dificultats, d'estendre la línia del Tren Groc per la Baixa Cerdanya, o si es vol de fer-hi un bon tram independent però amb voluntat d'unificar-la.

Ja ho sé que és fer volar coloms, o fer volar trens, com ho descriu magníficament Àlvar Valls, i Jordi Pasques, i d'altres quan es tracta de parlar d'un tren per a Andorra. Jo mateix he escrit que calia per Andorra una línia ferroviària aèria, a l'estil dels trens japonesos... Però ara fa cent anys quan es va inaugurar el Tren Groc i el Gran Hotel, o la carretera de La Seu a Andorra, encara era menys viable i més utòpic, i etc., etc.

Però tot això no ens pot deixar sense reclamar aquest projecte o un altre de semblant. Cerdanya podria ser-ne un gran beneficiari turístic; a la fi, Pau Vila, ja deia el 1924 que la Cerdanya estava abocada a ser un territori turístic per pròpia naturalesa. Fem-lo, ordenadament, potser encara hi som a temps. I no ho deixem tot a la iniciativa privada, que hi busca tan sols un rendiment econòmic immediat, mentre que el que necessitem és un model més global i socialitzat, perdurable i sostenible amb voluntat política i creació de país. El patrimoni cultural (perquè tot és cultura) del Tren Groc no es pot malmetre ni paralitzar.



La permeabilització dels Pirineus i el ferrocarril

Barcelona – Puigcerdà – La Tor de Querol – Tolosa de Llenguadoc

MANEL NADAL FARRERAS - EX SECRETARI DE MOBILITAT DEL GOVERN DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA

1. Introducció

A. Un tren internacional.

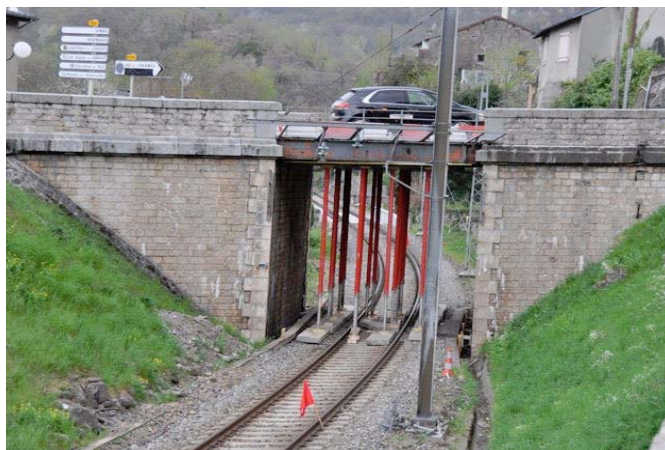
Aquesta és la història (comú amb les dels altres que travessen o haurien de travessar la serralada pirinenca d'un tren), anhelat, desitjat i estimat per la gent del territori, però oblidat i sovint maltractat per les administracions.

Els governs d'Espanya i França han estat curosos amb els passos situats als dos extrems de la Serralada (Irun, Portbou, ara la Jonquera) i han situat en un segon terme els passos muntanyencs de Canfranc, Salau o Puigcerdà.

El tren Barcelona-Puigcerdà-La Tor de Querol és un tren internacional, que creua la frontera i és el recorregut més curt entre Barcelona i París, malgrat això ara és pràcticament impossible fer aquest viatge per aquesta línia.

És força conegut l'abandó històric de la línia cantó "espanyol", però el mateix maltractament pateix en el cantó francès.

Un exemple d'aquesta actitud francesa és el tancament de la línia Tolosa-La Tor de Querol el passat 27 de març de 2015. Es van posar uns puntals damunt la via del tren, inutilitzant-la, per reforçar un pont de la carretera a la població de Luzenac. Els cotxes i els camions són prioritaris, els trens no.



Gràfic 1. Tancament de la via del tren entre Tolosa i La Tor de Querol. Març de 2015.(FACS-Patrimoine ferroviaire)

B. Les planificacions europees dels trens del segle XXI s'obliden, altre cop, de les Travesses Pirinenques

El ferrocarril és el transport de moda del segle XXI, i així ho recullen tots els documents de planificació de la Unió Europea, entre ells hem de destacar el darrer "Llibre blanc del Transport 2011, cap a un espai únic europeu dels transports".

Aquest document es marca l'objectiu, per l'any 2050, que un 50% dels passatgers i de les mercaderies de distància mitjana deixin la carretera i passin al ferrocarril o a les vies navegables.

Pel que fa referència a les infraestructures planteja la definició d'una xarxa bàsica d'infraestructures del transport (*core network*), i l'establiment d'una xarxa de corredors multi-modals pel transport de mercaderies.

El consell va aprovar aquesta xarxa bàsica de corredors de transport, el desembre del 2013 i en aquesta n'hi ha 2 que recorren la península Ibèrica i travessen els Pirineus: el Corredor Atlàntic i el **Corredor Mediterrani**, no s'incorporava la Travessa central dels Pirineus (a l'Aragó) i evidentment no se cita la línia Barcelona-Puigcerdà.

L'administració europea, com l'espanyola, parlen d'alta velocitat, de grans corredors, i s'obliden del ferrocarril convencional.

Les travesses ferroviàries dels Pirineus continuen sent les grans oblidades.



Gràfic 2. Xarxa ferroviària transeuropea del transport UE TEN-T
Gràfic 3. Xarxa europea del transport. Xarxa bàsica de corredors de transports (TEN-T core network corridors 2013) a la península Ibèrica.



2. La història dels projectes ferroviaris transpirinencs.

A. Les 3 propostes de la comissió internacional del 1904

Tradicionalment les connexions ferroviàries entre la península Ibèrica i Europa s'han fet pels extrems costaners de la serralada pirinenca: Madrid–París per Irun i de Barcelona a França per Portbou, inaugurades els anys 1864 i 1878 respectivament.

Des de l'any 1865 es planteja la necessitat de noves travessies ferroviàries que travessin amb túnel la cadena muntanyosa. Entre 1865 i 1904 una comissió hispano-francesa va estudiar 12 trajectes:

1. De Saint-Étienne-de-Baïgorry a Pamplona, per les Aldudes.
- 2 i 3. De Mauléon (Bearn) a Roncal (Castejón), pel coll de Larrau o el d'Urdayt. Línia París–Saragossa.
4. D'Oloron a Jaca (i acabar a Saragossa) per Somport.
5. De Lourdes a Lleida per Luz i Gavarnie.
- 6 i 7. De Lanemesan i Arreu (Bigorra, Gascunya) a Salinas de Sin (Alt Aragó) pel coll de Salcort o de Pas.
8. De Luchon a Lleida per Benasque.
9. De Montrejeau–Marinhac (Llenguadoc) a Esterri d'Àneu (Pallars Sobirà) i Lleida per la Vall d'Aran.
10. De Sant Gironç (Arieja) a Esterri d'Àneu (Pallars Sobirà) per Ost (Arieja) i el Port de Salau. Línia París–Cartagena–Oran: els francesos estaven interessats en una línia que els portés a les colònies del nord d'Àfrica.

11. D'Acqs-dels-Tèrmes (Arieja) a Ripoll pel coll de Pimorent i la collada de Toses.
12. De Prada de Conflent a Puigcerdà pel coll de la Perxa i la Cerdanya.

L'agost de l'any 1904 una comissió internacional, després de molts estira i arronses, va escollir tres traçats:

1. **L'occidental, el d'Oloron a Jaca–Saragossa per Somport i Canfranc,**

2. **El central, de Saint-Gironç/Sent Gironç a Esterri d'Àneu i Lleida pel túnel de Salau i la vall de la Noguera Pallaresa i 3- L'oriental, de Tolosa–Acqs-dels-Tèrmes–Puigcerdà–Ripoll.** El conveni ratificant aquest acord fou signat per tots dos estats el 1907.

Les travesses occidentals (per Canfranc) i orientals (per Ripoll i Puigcerdà) foren construïdes i posades en servei, la travessa central (pel túnel de Salau) no s'acabà mai.

La línia de Canfranc fou tancada l'any 1970 després del descarrilament d'un tren de mercaderies a la banda francesa.

B. Els projectes ferroviaris pirinencs en el planejament català republicà. El Pla General d'obres públiques de 1935

El Pla general de Victoriano Muñoz Oms és una gran obra de planejament global de les infraestructures realitzat en el període republicà. Tot i que el pla és global, dóna més importància a les carreteres que al ferrocarril.

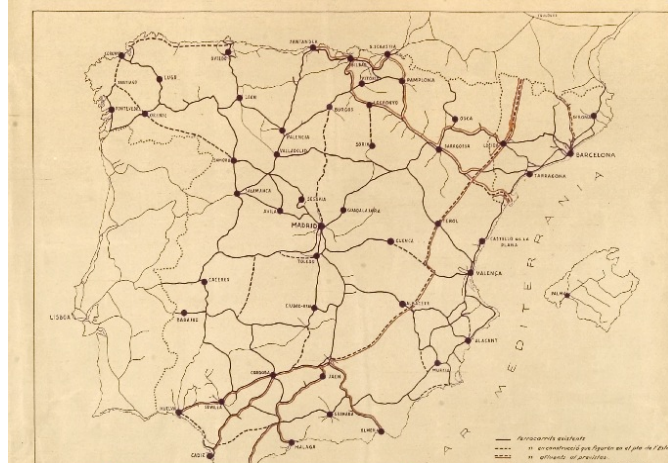
Aquest Pla concentra les actuacions en quatre obres ferroviàries que relacionem i podeu veure en el mapa adjunt:

1. Lleida–Saint-Gironç/Sent Gironç (línia de la Poble de Segur i túnel a Salau)
2. Val de Zafràn–Sant Carles de la Ràpita.
3. Lleida–Alcanyís–Terol
4. Ripoll–Puigcerdà (millora de l'estació de Puigcerdà i del subministrament elèctric).

Aquest pla s'oblida de les propostes de ferrocarril econòmic (sovint de via estreta) que s'havien fet en els plans de la Mancomunitat, o les que realitza Creus i Vidal l'any 1934: Puigcerdà–La Seu, Roses–Figueres–Besalú–Olot–Sant Joan, Banyoles–Besalú; Súria–Cardona o Igualada–Cervera.

Com veiem, el Pla insisteix en dues travesses pirinenques, i **Creus i Vidal posa damunt la taula la connexió Puigcerdà–La Seu.**

PLA DE FERROCARRILS EN RELACIO A LA XARXA FERROVIARIA ESPANYOLA



Gràfic 4. Proposta de xarxa ferroviària del Pla General d'Obres Públiques de 1935.

3. La línia Barcelona-Ripoll-Puigcerdà-La Tor de Querol

A. Els projectes de la línia Barcelona-Ripoll-Sant Joan de les Abadesses 1850-1880

A mitjans del segle XIX es desperta l'interès per construir una línia ferroviària que permeti la utilització comercial del carbó d'Ogassa i Surroca. Els primers estudis foren per una connexió amb el port de Roses, més endavant, el 1850, es constitueix la societat *Caminos de Hierro del Norte* (amb capital de Manel Girona i la companyia titular de les mines entre d'altres) amb la voluntat de fer la línia per etapes. La primera etapa Barcelona-Granollers fou inaugurada el 1854.

La companyia de Caminos de Hierro del Norte va abandonar el projecte de la línia de Sant Joan i es va concentrar en la construcció de les de Barcelona a Saragossa i de Barcelona-Girona-Portbou.

Mentrestant la concessió de la línia Granollers-Sant Joan de les Abadesses va canviant de mans fins que el 1870 una companyia de capital català se'n fa càrrec i el 1875 el tren arriba a Vic.

Després de nous canvis accionarials la companyia continua les obres i el juny del 1880 el tren arriba a Ripoll i el 17 d'octubre ho fa a Sant Joan de les Abadesses.

B. La connexió transfronterera Ripoll-Puigcerdà-La Tor de Querol 1904-1922-1929

Ja hem vist que aquest tram és un dels 3 que la comissió hispano-francesa del 1904, va seleccionar per a la travessia ferroviària dels Pirineus.

També com el cas de la línia de Salau els francesos pensaven a connectar amb les colònies i per això es parla d'una línia París-Alger.

Cal destacar que en els actes de llançament del projecte, l'any 1904, amb presència de diputats i ministres es va imprimir un opuscle amb el títol "Ferrocarril Internacional Ripoll-Puigcerdà-Ax les Termes" incloïa un plànol amb el títol " Ferrocarriles Internacionales en Cataluña" i una "Memoria acerca del trazado y ventajas que proporciona su construcción, publicada por las comisiones gestoras nombradas en Puigcerdá por la asamblea magna de 14 de Agosto de 1904".

Aquesta memòria ja demanava una doble via atès el seu caràcter internacional i assenyalava **el traçat d'un ferrocarril transversal que faria el trajecte Bourg-Madame-Balaguer tot passant per Bellver, La Seu d'Urgell i Ponts** (any 1904).

El projecte es va aprovar el 1904, i el 1909 i el 1910 es van convocar concursos per a la concessió que van quedar deserts, de manera que l'administració estatal va haver d'assumir la seva construcció.

L'agost del 1919 va entrar en funcionament el tram Ripoll-Ribes de Freser.

El túnel del cargol de Toses que permet superar 80 metres de desnivell va ser calat el febrer de 1919.

El 22 d'octubre de 1922 es va inaugurar el tren fins a Puigcerdà

El 21 de juliol de 1929 es feia la connexió internacional fins a La Tor de Querol

4. Una línia en crisi permanent. 1979-2015

L'últim quart del segle XX va ser especialment negatiu per a la línia, convé destacar l'accident de l'any 1979 a Les Franqueses, que va causar disset morts, el tancament de la línia Ripoll-Sant Joan de les Abadesses, i l'amenaça de tancament total de l'any 1984. A continuació una cronologia d'alguns fets rellevants.

1979 Greu accident a Les Franqueses amb disset morts

1980 Es va tancar la línia Ripoll-Sant Joan de les Abadesses pel mal estat de les vies. Anteriorment s'havien tancat les mines de carbó, que eren una de les principals raons de ser d'aquest ramal.

1984 El Ministeri d'Obres Públiques planteja la clausura de més de 1.800 km de línies de tren de passatgers altament deficitàries, la línia Ripoll-Puigcerdà i Ripoll-Sant Joan (en desús) entre d'altres.

1985 L'1 de gener de 1985 es va fer definitiu el tancament del tram entre Ripoll i Sant Joan de les Abadesses.

- 1989** El descarrilament d'un tren *Corail* en l'encreuament de La Tor de Querol obliga a reformar la disposició atípica de vies, retallant el tram de via d'ample ibèric.
- 1991** Es tanca al trànsit el ramal entre Granollers Centre i Les Franqueses del Vallès
- 2000** S'aixeca la via del tram Granollers-Les Franqueses
A partir d'aquest any, el descontentament pel mal funcionament de la línia s'organitza, primer en forma de col·lectius ciutadans: "El Ripollès Existeix", "RENFE Espavila't."... i aquests arrossegueu les institucions locals i catalanes: Ajuntaments i Consells comarcals del Ripollès, Osona i Cerdanya, Cambres de Comerç i Govern de la Generalitat.
L'any 2000 comença un tímid procés d'inversió en la línia, per primera vegada l'ajuntament de Vic i el MIFO signen un conveni pel soterrament del pas del tren a la capital osonenca. (Aquesta actuació no era la més necessària però responia a acords polítics per ajudar a la governabilitat d'Espanya). L'obra finalitzarà el 2003.
- 2003** Es produeixen esllavissades, problemes de subministrament elèctric, descarrilaments... que fan augmentar la indignació popular. Cal destacar que a començaments de març hi va haver una esllavissada a Sant Quirze de Besora que va provocar el tall de la via durant més de sis dies. L'1 d'abril un tren amb 50 passatgers va descarrilar a l'entrada de Ribes de Freser, sense causar ferits, mentre que, hores més tard, el tren taller que anava en auxili del primer també va descarrilar a Ripoll.
Aquesta vegada les administracions locals i catalanes responen coordinadament i amb rapidesa. Exigeixen un pla d'inversions i un calendari concret d'actuacions prioritzant el tram Ripoll-Puigcerdà, que doni seguretat i fiabilitat al servei i que redueixi el temps de viatge.
Per altra banda s'aixeca el punt de mira i s'apunta a la Unió Europea reclamant s'inclouï aquesta línia entre els projectes prioritaris d'inversió de la xarxa transeuropea del transport.
El 22 de juliol, el ministre de Fomento, Francisco Álvarez Cascos, es reuneix amb la comissió d'alcaldes i representants comarcals afectats per la línia fèrria Barcelona-La Tor de Querol i els hi entrega un document d'actuacions amb un calendari i un pressupost d'actuacions per valor de 322,57 milions d'euros i un compromís de 141 milions addicionals.
- 2005** El juliol s'aprova el "Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) 2005-2020". El PEIT aposta de manera clara pel ferrocarril, però sobretot per a l'alta velocitat i les mercaderies, de manera que en el mapes de proposta de noves actuacions ferroviàries en l'àmbit pirinenc només surten les connexions atlàntiques i Mediterrània i la Travessia Central dels Pirineus.
En l'àmbit de la xarxa convencional, el PEIT proposa la reobertura de la línia de Canfranc i actuacions d'adequació de condicions de qualitat i seguretat de la línia Barcelona-Puigcerdà. El PEIT coherentment amb la planificació europea introdueix com a prioritària la Travessia central dels Pirineus (per l'Aragó i cap a Tolosa), perjudicant de manera molt clara les opcions de la línia de Puigcerdà.
- 2006** El Pla d'Infraestructures del Transport (PITC) aprovat per la Generalitat de Catalunya, el juliol del 2006, en l'apartat de millora de la xarxa ferroviària convencional proposa **el desdoblament de la via Montcada-Vic**.
El 26 de setembre es signa el "Protocolo de colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya para la ejecución de actuaciones en materia ferroviaria en Catalunya" que concreta les actuacions del PEIT i el PITC, destaca una inversió de 250 milions d'euros pel desdoblament Vic-Puigcerdà.
- 2008** El setembre d'aquest any, el Ministeri de Foment va treure a informació pública l'estudi informatiu del projecte "Cercanías de Barcelona. Línea R-3. Tramo Montcada-Vic. Duplicación de Vía". El pressupost de l'alternativa seleccionada pujava a 689,5 milions d'euros. **Per deixadesa del govern d'Espanya i amb l'excusa d les restriccions pressupostàries, aquest estudi no es va aprovar.**
- 2009** El 20 de febrer de 2009 el Consell de Ministres va aprovar el Pla d'Infraestructures Ferrovià-

ries de Rodalies de Barcelona 2008-2015, amb una inversió prevista de 4.000 milions d'euros. Entre les actuacions previstes per augmentar la capacitat de la xarxa hi havia la duplicació de la línia Montcada-La Garriga-Vic.

2010 Traspàs de la gestió de Rodalies a la Generalitat de Catalunya

La gestió de la línia Barcelona-Puigcerdà-La Tor de Querol, tot i superar l'àmbit de rodalies fou traspasada al Govern de la Generalitat amb tot el paquet de rodalies.

Aquest mateix any el Govern de Catalunya inicia unes millores tant en el servei com en els combois que significaven un compromís clar amb la línia.

2013 El novembre d'aquest any el Govern de la Generalitat i el Ministeri de Foment acorden una solució de compromís per a desencallar el desdoblament de la línia. Es proposa el desdoblament parcial, amb la duplicació de tres trams de via. El MIFO es va comprometre a tramitar l'estudi informatiu i els projectes al llarg del 2014 i a començar les obres en aquesta legislatura (acaba aquest 2015)

2015 A finals d'agost del 2015 el Ministeri de Foment no havia presentat encara l'Estudi informatiu. En els pressupostos de l'Estat del 2015 no hi ha cap referència ni cap dotació per tirar endavant aquests estudis.

El Govern de l'Estat incompleix, com sempre, les promeses d'actuació en la línia.

5. Situació actual de les travessies pirinenques.

En aquests moments només travessen els Pirineus, les línies ferroviàries convencionals d'Irun, Portbou i Puigcerdà i la Línia d'Alta Velocitat (LAV) Barcelona-Perpinyà, mentre que dels projectes primitius de l'any 1904 la travessia central mort a Canfranc i la línia de Saint-Girons/Sent Gironç es queda a la Pobla

6. Situació actual de la línia Barcelona-Puigcerdà.

A. Característiques generals

- Longitud: Línia de 152 km de Barcelona a Puigcerdà, **142 km de via única de Montcada-bifurcació a Puigcerdà**. Podríem distingir clarament tres trams: 1- De Montcada a la Garriga té unes característiques clarament metropolitanes i de rodalies. 2- Fins a Vic i Torelló té comportaments de trens regionals i de mitja distància. 3- De Torelló a Puigcerdà té un perfil molt muntanyenc i amb pocs viatgers.
- Freqüència de trens: La línia de rodalies C3/R3 és l'única línia de rodalies de Catalunya que no té cap tram desdoblament, aquest fet redueix molt la capacitat de la línia.

L'oferta actual en dia laborable és la següent:

Trens Puigcerdà-Barcelona: 7 (18%)

Trens Ripoll-Barcelona: 16 (41%)

Trens Vic-Barcelona: 28 (72%)

Trens La Garriga-Barcelona : 31 (80%)

Trens Granollers-Barcelona: 39 (100%)

En hores puntes només disposa de 2 trens per hora en sentit Vic i 3 de Vic a Barcelona, ja que els trens s'han de creuar en les estacions que tenen via doble.

- Passatge: La línia R-3 transporta diàriament uns 21.300 viatgers. En el tram metropolità (entre Montcada i La Garriga) s'hi concentra el 60% de la demanda de la línia. A la zona de la Plana de Vic (entre Figaró i Torelló), el 33% dels viatgers transportats, i a la "zona de muntanya" (entre St. Quirze de Besora i Puigcerdà) el 7% restant. Així doncs, en els primers 37 km de línia es concentra el 60% de la demanda, en els següents 37 km el 33% i en els 69 km més allunyats de Barcelona només el 7% dels viatgers.
- La demanda més gran se situa en el tram entre Montcada i La Garriga, tot i que els més de 500.000 passatgers anuals que pugen a Vic concentren el 20% de la línia.



Gràfic 5. Les línies ferroviàries convencionals pirinenques actuals.

Viajeros subidos y bajados por estación (2011)

Estació	Puges	Baixes	Total
Vic	507.271	539.003	1.046.274
Balenyà-Tona-Seva	58.463	28.360	86.823
Balenyà-Elis Hostalets	29.505	24.511	54.016
Centelles	61.639	47.882	109.521
Sant Martí de Centelles	32.250	23.213	55.463
Figaró	23.520	19.101	42.621
La Garriga	286.111	316.014	602.125
Les Franqueses del Vallès	84.410	165.278	249.688
Granollers-Canovelles	336.036	363.122	699.158
Parets del Vallès	299.667	301.145	600.812
Mollet-Santa Rosa	411.170	411.665	822.835
Santa Perpètua de Mogoda	123.512	99.771	223.283
Montcada-Ripolllet	113.423	113.849	227.272
Montcada-El Turcador	450.351	387.006	837.357

Barcelona

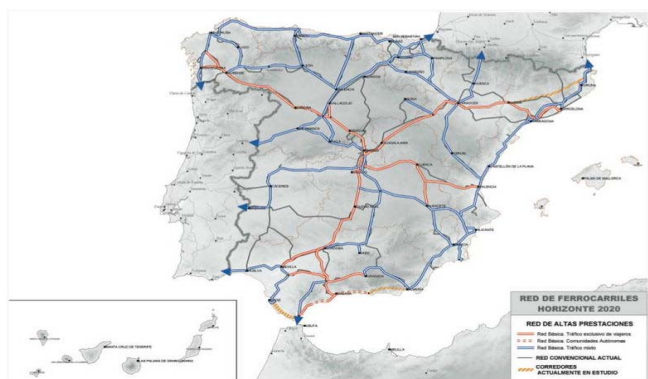
Gràfic 6. Nombre de passatgers per estacions, any 2011.

Font: Departament de Territori i Sostenibilitat

B. La línia en el planejament vigent Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) 2005-2020.

El consell de ministres va aprovar el PEIT, el juliol del 2005.

- El PEIT aposta de manera clara pel ferrocarril, però sobretot per l'Alta Velocitat i les mercaderies de manera que als mapes de proposta de noves actuacions ferroviàries en l'àmbit pirinenc només surten les connexions atlàntiques i Mediterrània i la Travessia Central dels Pirineus
- En l'àmbit de la xarxa convencional, el PEIT proposa la reobertura de la línia de Canfranc i actuacions d'adequació de condicions de qualitat i seguretat de la línia Barcelona–Puigcerdà.



Gràfic 7. Red de Ferrocarriles horizonte 2020. PEIT 2005-2020.

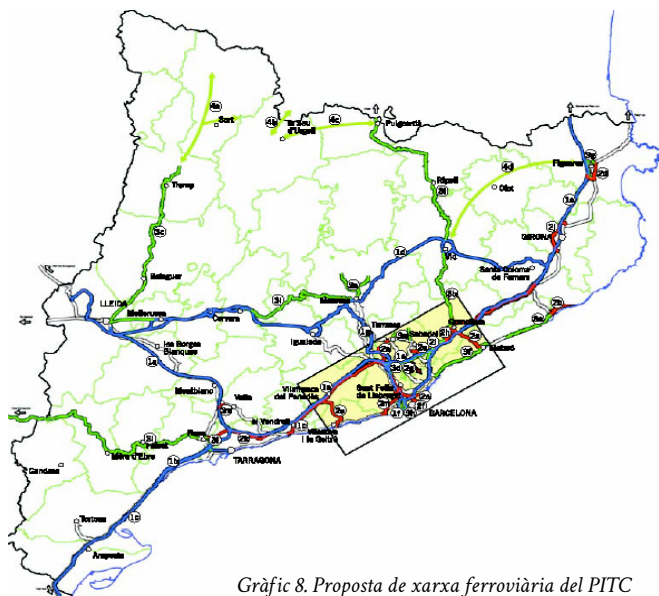
El Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya (PITC).

El Pla d'Infraestructures del transport aprovat el juliol del 2006, en l'apartat de millora de la xarxa ferroviària convencional el PITC, proposa:

1. El desdoblament de la via Montcada–Vic i mesures d'integració en els seus traçats urbans amb un cost estimat de 285 milions d'euros.

2. El desdoblament del tram Vic–Ripoll amb un cost estimat de 125 milions d'euros.

3. L'estudi de nous corredors ferroviaris que inclouen el perllongament de la línia Lleida–La Pobla de Segur, el perllongament de la línia de Puigcerdà fins a La Seu d'Urgell i el nou corredor entre La Seu i Andorra.



Gràfic 8. Proposta de xarxa ferroviària del PITC

El Pla de Rodalies

El 20 de febrer de 2009 el Consell de Ministres va aprovar el Pla d'Infraestructures Ferroviàries de Rodalies de Barcelona 2008-2015, amb una inversió prevista de 4.000 MEUR.

Entre les actuacions previstes per augmentar la capacitat de la xarxa hi havia la duplicació de la línia Montcada–La Garriga–Vic.

Pla Director d'infraestructures del transport públic col·lectiu de la regió metropolitana de Barcelona 2011-2020. PDI 2011-2020

Aquest document de planejament aprovat el 2013 també recull en les actuacions a la xarxa ferroviària estatal (XE) el desdoblament Barcelona–Vic (Fitxa actuació XE04), i planteja que el tram Montcada–La Garriga i altres desdoblaments parcials ja siguin operatius el 2020.

Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, PITVI 2012-2024

Aquest pla fa unes propostes genèriques sense concretar projectes ni actuacions en línies concretes.

7. Perspectives de futur

El desdoblament de Barcelona a Ripoll.

Ja hem vist que el PITC preveu el desdoblament de la línia, tant en els trams de Barcelona a Vic (69 km), com el de Vic a Ripoll (37 km; és obvi que el tram prioritari pel nombre de passatgers és el de Montcada a Vic. També preveuen el desdoblament, només de Barcelona a Vic: el Pla de Rodalies, el PEIT i el Pla d'infraestructures de l'ATM.

A. El desdoblament de Montcada a Vic- 59 km, amb túnel de Figaró a Tagamanent- 4,5 Km. Inversió: 689,5 M€.

El setembre del 2008, el Ministeri de Foment va treure a informació pública l'estudi informatiu del projecte "Cercanías de Barcelona. Línea R-3. Tramo Moncada-Vic. Duplicación de Vía". El pressupost de l'alternativa seleccionada pujava a 689,5 M€.

L'alternativa consistia en la duplicació de la via entre les estacions de Montcada-Bifurcació, punt quilomètric (P. K.) 9,148 i Vic P. K. 69,059) seguint el traçat actual, amb una variant important que consistia en la construcció d'un túnel d'uns 4,5 km entre Figaró i Tagamanent.

També s'inclouïen accions d'integració urbana i el soterrament de Mollet i parcial a Montcada i

la realització d'aquest desdoblament suposaria l'increment de freqüències ferroviàries i un estalvi en el temps de recorregut d'uns 20 minuts.

Aquest estudi no va acabar la seva tramitació perquè no es va fer la declaració ambiental.

Així, amb l'excusa de la crisi econòmica i la deixadesa administrativa (segurament voluntària), l'Administració Central castigava de nou la línia i continuava la seva manca d'inversions als Rodalies de Catalunya amb l'excusa que no hi ha projectes, ells no tramiten o els tramiten malament a propòsit.

La crisi econòmica és una altra bona excusa per reduir la inversió.

B. Proposta de prioritització de desdoblements parcials de la Generalitat de Catalunya (novembre de 2013)

La Generalitat fa una proposta de prioritzar el desdoblament de tres trams: el primer de 3,5 km adjacent a l'estació de Montmeló, el segon de 4 km contigu a l'apartador de Taradell i el tercer d'uns 1,2 km previs a l'estació de la Garriga, finalment es proposa el des-

doblament de les vies a l'estació de Balenyà-Els Hostalets. D'aquesta manera hi hauria menys de 5 km de distància entre els punts d'entrecreuament dels trens.

El cost d'aquestes actuacions és d'uns 60M€ i permetria incrementar la freqüència de pas a 15 minuts.

L'11 de novembre del 2013, en una reunió entre el Ministeri de Foment i la Conselleria de Territori i Sostenibilitat es va acordar tirar endavant aquest projecte de desdoblements parcials i el MIFO es va comprometre a tramitar l'estudi informatiu i els projectes al llarg del 2014.

A finals d'agost del 2015 el Ministeri de Foment no havia presentat encara l'estudi informatiu; incomplia, com sempre, les promeses d'actuació en la línia.

C. Transformació a l'ample europeu

L'enginyer gironí Lluís Batlle i Gargallo, en un exercici teòric publicat als annals de l'Institut d'Estudis Gironins (volum LIV corresponent a l'any 2013), calculava en uns 19,8M€ el cost de la transformació del conjunt dels 152 Km de via única de Barcelona a Puigcerdà.

El mateix autor ja advertia que aquest canvi d'ample per si sol no té cap sentit.

D. Desdoblament de la via fins a Torelló i construcció d'una estació intermodal en aquest municipi (Osona-Garrotxa).

L'obertura del túnel de Bracons, ha situat l'estació de Torelló com el punt de connexió ferroviària més pròxim per a la majoria de municipis de la Garrotxa. Els alcaldes i els consells comarcals d'Osona i la Garrotxa plantegen la necessitat de perllongar el desdoblament de la línia fins a Torelló i construir-hi una estació intermodal que permetés la connexió de passatgers d'autobusos i de vehicles privats amb el tren.

E. Impuls de la línia pel trànsit de mercaderies

El Setembre de 2011, la delegació d'Osona de la Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona va presentar el "Pla d'acció sobre infraestructures. Transport ferroviari de mercaderies pesants a Osona"

L'estudi focalitza, en primer estadi, la possibilitat de tornar a pujar mercaderies del tipus cereals a Osona, atès el consum dels mateixos. (L'any 2003 va ser el darrer de la pujada de mercaderies per serveis ferroviaris a Osona, amb 8.253 tones de cereals a l'estació de

Balenyà–Tona i Seva, tanmateix a Manlleu es varen transportar 22.668 tones de pedra).

L'estudi conclou que aquest transport és viable tècnicament i econòmicament.

8. Conclusió.

1. Hi ha molta gent que continua pensant que aquesta pot ser una gran línia internacional que podrà competir amb els trens d'alta velocitat. Això és una utopia que només seria possible amb la construcció de llarguíssims i costosíssims túnels a baixes cotes, que no contempla cap planejament. No sembla que en el futur hi hagi diners per a nous projectes d'alta velocitat, ans el contrari seria racional retallar algunes de les actuacions previstes i fins i tot ja en obres. Per altra banda si algun dia es plantegés una nova connexió transpirinenca, aquesta seria la Travessa Central dels Pirineus.
2. Encara que tothom està d'acord en la urgència del desdoblament Montcada–Vic, i s'hagin fet molts de passos per a fer-lo realitat, no sembla que en l'actual situació de dependència dels pressupostos de l'estat es pugui avançar gaire. Hem d'esperar que en un nou context polític, Catalunya en tingui clar la seva prioritat. Crec que els desdoblaments parcials permetran millorar la freqüència de pas, escurçar una mica el temps de recorregut i posar més semidirectes des de Puigcerdà. Considero imprescindible reactivar el projecte de desdoblament total fins a Vic amb el túnel de Figaró que retallaria en 15 minuts el temps de viatge.
3. Els forts pendents en el tram Ribes de Freser–Puigcerdà fan que el temps de viatge en aquest tram no pugui millorar gaire, ja he esmentat que la millora ha de passar pel desdoblament fins a Vic i l'establiment de semidirectes.
4. És necessària la construcció de l'estació Torelló–La Garrotxa.

Fonts i bibliografia

- Llibre blanc del transport 2011. El full de ruta cap a un Espai Europeu Únic dels Transports. Comissió Europea 2011. (*White paper 2011. Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient transport system*)
- Llibre Blanc del Transport 2001. "La política europea del transport de cara el 2010, l'hora de la veritat". Luxemburg: Oficina de Publicacions Oficials de les Comunitats Europees, 2002 ISBN 92-894-0337-3
- Xarxa transeuropea del Transport. TEN-T. Corredors de la xarxa bàsica 2015. *Transeuropean Transport Network TEN-Tec 2015 Core networks corridors*
- *Géographie des chemins de fer français*. H. Lartilleux 1950. Ed. Chaix.
- *El transpirinenc català*, Josep Clara. Barcelona, Rafael Dalmau Editor. 2004.
- La connexió ferroviària transpirinenca Barcelona–La Tor de Querol, Pere-Jordi Piella. Revista de Girona núm. 218. Maig-juny de 2003.
- No més errors de planificació a la xarxa ferroviària catalana. El cas de la línia R-3 de Rodalies. Eduard Albers, enginyer de camins el Vigia, desembre 2013
- El Pla General d'obres públiques de 1935: política, infraestructures i territori. Josep M. Carreras, Jordi Bernat i Pilar Riera. Generalitat de Catalunya, desembre de 2009. ISBN978843938143
- Duplicació de la línia C3 entre Barcelona y Vic: Propuesta de priorització, Noviembre2013. Departament de Territori i Sostenibilitat, Generalitat de Catalunya.
- La transformació de la línia de Puigcerdà a l'ample europeu, Lluís Batlle i Gargallo. Annals de l'Institut d'Estudis Gironins, volum LXIV, 2013, p. 565-602.
- Pla d'acció sobre infraestructures de transport ferroviari de mercaderies pesants a Osona. Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona, delegació d'Osona, juliol de 2011
- El Ferrocarril Barcelona-Puigcerdà, Anna Jiménez Societat Catalana d'ordenació del Territori(SCOT),2006
- Col·lectiu Pqnoensfotintren <https://www.facebook.com/Pqnoensfotintren>
- Plataforma ciutadana "El Ripollés existeix" <http://plataformaciutadana-elripollsexisteix.blogspot.com/es/>
- Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) 2005-2020. MIFO. Juliol 2006
- Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, PITVI 2012-2024. MIFO 2012
- El Pla d'infraestructures del transport de Catalunya(PITC).DPTOP, juliol de 2006.
- Protocolo de colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Departamento de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya para la ejecución de actuaciones en materia ferroviaria en Catalunya. Setembre del 2006.
- El Pla d'Infraestructures Ferroviàries de Rodalies de Barcelona 2008-2015. MIFO-ADIF. Febrer de 2009.
- Pla de Transport de Viatgers de Catalunya 2008-2012. Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Generalitat de Catalunya. Juny de 2009. ISBN:978-84-393-8007-8
- Pla Director d'infraestructures del transport públic col·lectiu de la regió metropolitana de Barcelona 2011-2020. PDI 2011-2020. Autoritat del Transport i la Mobilitat. ATM, juliol de 2013.

El tren groc: un nou element del patrimoni mundial?

XAVIER OLLER

El Tren Groc, també anomenat popularment “el Canari” pel seu color característic o “el petit tren de la Cerdanya”, és un element que recorre, des de fa més de 100 anys, el paisatge cerdà de la banda francesa i part del Conflent. Des de l'estació internacional de la Tor de Querol, el seu traçat serpenteja per la plana cerdana i s'enfila cap al coll de la Perxa, on arriba al seu punt més elevat: 1.593 metres, molt a prop de Montlluís. A partir d'aquí, la via inicia un vertiginós descens a través del curs de la Tet per arribar, al cap d'uns 30 km, a Vilafranca de Conflent, a 427 metres d'altitud.

Les seves característiques úniques van conduir, el 2001, a engegar un estudi patrimonial per posar en valor el Tren Groc i elaborar-ne un pla de gestió. La intenció era recuperar tots els elements que conformaven la línia, sabent que es tractava d'un patrimoni del territori que, com a tal, havia d'estar a disposició de la seva gent i dels visitants que el volguessin conèixer amb prou garanties de conservació. A la vegada, però, la seva singularitat tècnica i les obres executades, el fet de ser un producte d'una època molt concreta i l'espectacularitat del territori que travessa es van considerar elements únics en el món, la qual cosa va impulsar la presentació de la candidatura del Tren Groc a Patrimoni de la Humanitat. Així, l'1 de febrer de 2002, el Ministeri d'Ordenació del Territori i de

Medi Ambient, juntament amb el Ministeri de Cultura i Comunicació del govern de França van presentar la proposta, elaborada per les institucions i organitzacions del departament dels Pirineus Orientals, al Comitè del Patrimoni Mundial de la UNESCO.

El Tren Groc és patrimoni de la humanitat? Què significa i què cal per ser-ho?

França és un dels 193 estats membres que formen la UNESCO, l'Organització de les Nacions Unides per l'Educació, la Ciència i la Cultura, que va ser creada el 16 de novembre de 1945. L'objectiu era establir les condicions propícies per a un diàleg entre civilitzacions, cultures i pobles fomentat en el respecte de valors comuns. Una part d'aquest diàleg havia de centrar-se en el desenvolupament de l'educació, la ciència, la cultura i la comunicació arreu del món com a eines indispensables per transmetre de manera clara aquests valors i fomentar l'adhesió de tothom. Per tant, era fonamental buscar i preservar aquells elements que podien cohesionar i implicar a tota la humanitat. Un d'ells va ser el patrimoni.

El 1959, el govern egipci volia construir la presa d'Assuan al Nil, cosa que significava la inundació de les restes dels temples d'Abu Simbel. Davant d'això, molts països d'arreu del món van donar diners per traslladar les restes en un lloc segur, demostrant que aquells temples no eren únicament d'Egipte, sinó que altres països també se'ls sentien seus. Aquí és on començà a parlar-se del terme patrimoni mundial, el qual venia a recollir totes aquelles mostres culturals o naturals de qualsevol lloc del món que, per les seves característiques, constitueixen un exemple únic o excepcional del planeta, de la història i vida de la humanitat i/o de la relació entre ells. Per tant, són uns elements que busquen la implicació de tothom en la seva conservació, en tant que ens representen a tots com a humans.

Per treballar directament sobre això, la UNESCO va tirar endavant, a partir de 1972, la Convenció per al Patrimoni Mundial. El 1978,



els estats membres de la Convenció van aprovar la creació del Comitè del Patrimoni Mundial, el qual s'encarregà de començar a elaborar la llista amb els béns patrimonials del món, una llista que no ha parat de créixer fins aquest 2015. I això ha estat possible gràcies als compromisos adquirits pels estats membres. D'una banda, tots els estats membres han de treballar activament per al seu propi patrimoni, bo i llistant aquells béns culturals o naturals que necessiten protecció i adoptant les mesures oportunes per conservar-lo correctament. Així mateix, els estats també són els que s'encarreguen de proposar, a criteri dels seus experts i segons les directrius de la Convenció, quins elements del seu territori són susceptibles a ser incorporats a la llista del patrimoni mundial. Un cop un estat té elements del patrimoni mundial, aquest ha de mantenir-los correctament, passant un informe periòdic al Comitè sobre el seu estat de conservació per poder-hi actuar en cas de necessitat, sense descuidar la resta de patrimoni del seu territori (encara que no sigui considerat mundial). D'altra banda, cada estat membre ha de contribuir obligatòriament cada dos anys al Fons per al Patrimoni Mundial (gestionat pel Comitè), uns recursos econòmics que es destinen a la protecció de tot el patrimoni mundial segons les necessitats detectades. Aquest fons també s'omple amb aportacions voluntàries dels estats, d'altres organitzacions públiques o de privats, així com de diners obtinguts d'esdeveniments organitzats en benefici del patrimoni.

Tenint en compte tot això, que un bé sigui declarat patrimoni mundial és una distinció molt beneficiosa per a ell. En primer lloc, el bé és reconegut per la comunitat internacional com un element més de la riquesa cultural i/o natural del món que cal protegir; en segon lloc, el patrimoni gaudeix de plans específics per a la seva conservació i preservació, podent accedir als recursos econòmics destinats a tal efecte; en tercer lloc, l'estat que ostenta el bé augmenta el seu prestigi quant a consciència i implicació vers la protecció del patrimoni i, per últim, la presència de béns patrimonials mundials pot fer incrementar el turisme que, ben gestionat, hauria de prendre consciència de la importància de tenir aquells béns i de protegir-los, també amb la seva ajuda. En contrapartida, l'estat posseïdor del bé mundial ha de destinar uns diners a mantenir-lo correctament i a ajudar als altres paï-

sos, un cost que no sempre pot ser assumible i que pot anar en detriment del bé.

En el cas de França, actualment, el país disposa de 41 elements declarats patrimoni de la Humanitat (tots ells, abans, havien estat candidats) i de 37 a la llista de possibles candidats, els quals ja han estat presentats a la UNESCO com a tals i on figura el Tren Groc.

Quan un estat membre presenta un candidat a patrimoni de la UNESCO, ha de tenir en compte si es tracta d'un bé cultural o natural o si presenta característiques de totes dues tipologies. Un cop això, l'element ha de complir, almenys, un dels 10 criteris de selecció (6 pels elements culturals i 4 pels elements naturals). El Tren Groc està catalogat com un bé cultural, considerant que forma part de la identitat de la gent perquè ens pot explicar com ha contribuït en el desenvolupament de la seva forma de vida i del territori per on passa. A més, la construcció del Tren Groc també va transformar el paisatge, la qual cosa ens evidencia la interacció entre l'home i la natura que no deixa d'informar-nos de com és la humanitat i com aprofita la natura en funció de les seves necessitats. Per tant, el Canari, com a element cultural, hauria de complir, com a mínim, un dels 6 criteris establerts:

1. Ser una obra mestra de la creació humana,
2. Ser un element que mostra un intercanvi de valors humans, en un període de temps o àrea cultural del món, sobre l'evolució de l'arquitectura o la tecnologia, les arts monumentals, la planificació urbana o el disseny del paisatge,
3. Ser un testimoni únic i excepcional d'una tradició cultural d'una civilització viva o desapareguda,
4. Ser un exemple excel·lent d'un tipus d'edifici, conjunt arquitectònic o tecnològic, o de paisatge que il·lustri una etapa significativa de la història humana,
5. Ser un exemple d'un assentament humà, de l'ús de la terra o del mar, representatiu d'una cultura o de la interacció humana amb el medi, sobretot quan s'ha tornat vulnerable pels efectes d'un canvi irreversible,
6. Ser un element associat a un esdeveniment o tradició viva, amb idees o creences, amb treballs literaris o artístics d'importància mundial.

En la presentació del Tren Groc, es va considerar que aquest complia el quart criteri, essent un exemple

important d'un conjunt tècnic construït en harmonia amb el paisatge i propi d'un període històric molt concret, amb una determinada manera de dissenyar i executar els projectes.

En aquell any 2002, el Tren Groc no va passar el tràmit per ser reconegut patrimoni mundial, així que va quedar-se en la llista de candidats, però de moment no ha anat més enllà. La llista s'ha fet més llarga, amb la inclusió de nous possibles candidats, però no se li ha donat el cop d'efecte al nostre petit tren. Per fer-ho, caldrà que el govern francès, d'acord amb els agents del territori, actualitzi la seva candidatura (almenys, un any abans de sotmetre'l a deliberació) i torni a provar-ho.

Una obra faraònica enmig dels Pirineus

El disseny i construcció de la línia del Tren Groc s'ha considerat, molt sovint, una epopeia per l'espectacularitat de les obres que es van dur a terme i per l'època en què es van fer, a principis del segle XX. El Canari té una història que no deixa indiferent a ningú i que, sens dubte, li confereix un valor únic i digne de ser conservat.

A mitjans del segle XIX, en ple desenvolupament del transport ferroviari, el tren de vapor arribava a Perpinyà. Era el mitjà de transport de moda i semblava que no hi havia futur en el desenvolupament d'un territori si no hi havia ferrocarril. Per això, al cap de ben poc, ja es pensava prolongar el tren des de Perpinyà cap a les tres valls naturals més properes: la del Tec (Vallespir), l'Aglí (Fenolleda) i la Tet (Conflent i, més tard, la Cerdanya). Fins al moment, la Cerdanya i, en menor mesura però igualment destacable, el Conflent, havien estat zones aïllades de la resta del departament per culpa d'unes comunicacions molt deficitàries que mai havien acabat de reeixir. A més, les condicions climàtiques també determinaven l'accés a la zona en determinades èpoques de l'any, la qual cosa tampoc afavoria el desenvolupament del territori. Fins a finals del segle XIX, l'únic mitjà de comunicació entre Bourg-Madame i Vilafranca de Conflent eren dues diligències diàries (una per sentit) que a l'estiu trigaven unes set hores a completar el recorregut, però molt més a l'hivern, si és que la neu els ho permetia. En el tren, doncs, s'hi veia l'oportunitat de millorar aquesta mobilitat.

El 1877, la línia fèrria va arribar a Prada de Conflent i, tres anys més tard, ja sorgí la idea de prolon-

gar-la fins a Vilafranca i Oleta, però, de moment, no més enllà perquè es considerava que era ampliar-la cap al desconegut. A la Convenció de La Bullosa de 1883, l'estat francès aprovà la utilitat pública de la línia de Prada a Oleta, així que s'acordà la seva execució en tres trams. El primer tram que es posà en funcionament va ser entre Prada i Vilafranca (el 1886 ja estava acabat), ja que de Vilafranca a Serdinyà i fins a Oleta es consideraven dos trams de més difícil construcció per l'orografia del terreny i pels desnivells a salvar. Precisament aquest aspecte va comportar una gran discussió sobre el tipus de via que calia posar per adequar-se a les característiques del relleu: s'aprovà posar una via estreta provisional (per garantir el trànsit de mercaderies de les explotacions mineres ubicades als vessants del Canigó) a l'espera de col·locar una via d'ample normal en l'obra final. Amb aquest projecte sobre la taula, el 1901 s'emprengueren les obres de la línia a partir de Vilafranca, però ben aviat es va veure que tirar-lo endavant tal com estava pensat comportava una gran despesa. Així doncs, el Ministeri d'Obres Públiques francès encarregà a Jules Lax un informe per reduir aquestes despeses. Lax, director de control de la Companyia del Midi i inspector de ponts i camins, de seguida assenyalà que l'única manera de reduir els costos de construcció era fer un tren a via estreta (1 metre d'ample), a la vegada que defensava la tracció elèctrica. Paral·lelament, Emmanuel Brousse, escollit conseller del districte de Sallagosa el 1895 i conseller general de Cerdanya el 1898, de seguida va pressionar perquè la línia esdevingués una realitat, no només fins a Oleta, sinó fins a la Cerdanya, de tal manera que, com deia ell, es pogués conèixer el seu potencial turístic, la seva gastronomia i la seva gent.

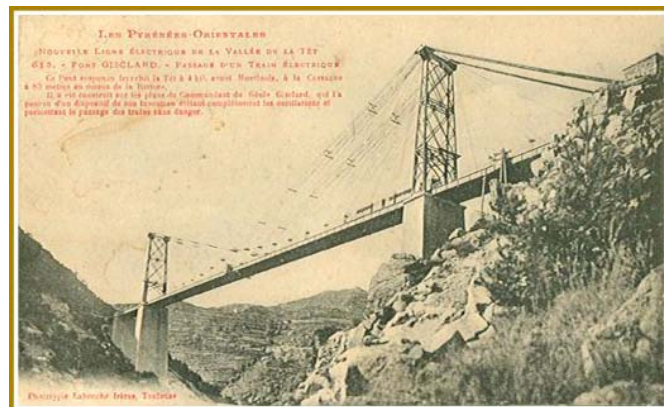
Amb la insistència de Brousse i Lax, el 1902 s'aprovà la utilitat pública i la construcció de la línia de tren entre Vilafranca, Joncet, Oleta i Bourg-Madame, de 56 km i que arribava a la frontera amb Espanya. El projecte definitiu, ratificat per la llei de 4 de març de 1903, establia la construcció del tren a via estreta, ja que permetia superar millor els pendents, s'adaptava més bé a les corbes, minimitzava la perforació de túnels i les màquines elèctriques eren més lleugeres i, per tant, més adaptables a les característiques del traçat; i l'electrificació de la via amb un tercer rail, la qual cosa resultava avantatjosa en una regió muntanyosa, ja que ocupava menys espai als túnels, l'extracció de

la neu era més fàcil i tenia més resistència en cas de males condicions meteorològiques (tot i que, en contrapartida, hi havia un alt risc d'electrocució). Amb això, el Tren Groc adquiria les característiques que definirien la seva singularitat per sempre i les obres tiraven endavant.

El traçat que havia de seguir la via era ben clar: remuntar el riu Tet fins al coll de la Perxa i baixar per la Cerdanya, sempre esquivant la frontera administrativa amb el país veí i l'enclavament de Llívia. A la vegada que es feien les obres per posar la via, també es construïen totes les infraestructures necessàries per al seu funcionament: les centrals hidroelèctriques que havien de donar energia al tren, la presa de La Bollosa(1903) i altres pantans que aportarien aigua per moure les turbines de les centrals, les subestacions elèctriques i d'altres instal·lacions que garantissin l'èxit del projecte. Tot plegat requeria una gran quantitat de treballadors: s'estima que entre tots els que participaren en les obres (talladors de pedra, miners, picapedrers...) van arribar a la zona entre 500 i 1500 persones. Això suposà una autèntica agitació per al territori i la seva gent: els autòctons, de cop, passaren a compartir el seu dia a dia amb gent nouvinguda d'altres contrades, a la vegada que presenciaven les vagues que feien els obrers queixant-se del poc sou que rebien i les dures condicions en què treballaven, amb nombrosos accidents ocorreguts al llarg de tots els treballs. D'entre les obres que es van fer, cal mencionar per la seva magnificència el viaducte de Séjourné (ideat per Paul Séjourné i edificat entre 1906 i 1908), el qual compta amb més de 200 metres de llargada i està compost per un arc ogival a la seva part baixa i 16 arcs de mig punt a la part més alta; i el pont de Gisclard, un pont penjat enginyat per Albert Victor Hippolyte Gisclard, fet amb més de 800 tones d'acer,



El tren groc travessant el viaducte de Séjourné. Font: Wikipedia. Autor: Profburp.



Imatge del Pont de Gisclard en el moment de la inauguració de la nova línia elèctrica de la Vall de la Tet. Font: Col·lecció Casafr

un metall es pot dilatar en funció de la tensió que ha de suportar però que és indeformable.

Durant el 1909, acabades les obres fins a Montlluís, se succeïren els assajos amb trens per anar provant els diversos trams de la línia. El mes de març, un tren a vapor feia, amb èxit, el tram entre Vilafranca de Conflent i Oleta. A finals d'abril, el tren de vapor arribava a Montlluís; així que semblava que la posada en marxa del Tren Groc pel Conflent seria, ben aviat, una realitat. Tot i això, el 31 d'octubre de 1909, en un assaig per comprovar la resistència i estabilitat del pont de Gisclard, tingué lloc la catàstrofe de Paillat, en la qual varen morir 6 persones (entre elles Albert Gisclard) i 9 més resultaren ferides. El fet és que acabada la feina, alguns operaris i inspectors de l'obra agafaren el tren per anar a menjar amb la mala sort que els frens del comboi van cedir i es va estibar contra una paret rocosa. De resultes d'aquest accident, tots els trens incorporaren un quart fre electromagnètic perquè no tornés a passar. Un monument commemoratiu, aixecat el 1912 a la RN 116 (a l'alçada de Sautó), encara avui recorda aquella tragèdia. Aquest fet va retardar l'obertura del tram entre Montlluís i Vilafranca fins al 18 de juliol de 1910, data en què s'inaugurà oficialment la línia¹. Això va generar una gran expectació i durant els anys 1910 i 1911 es van superar amb escreix les expectatives de viatgers al tren: 30.000 des de juliol a desembre de 1910 i més de 100.000 durant el següent any.

El 28 de juny de 1911 entrà en servei el tram entre Montlluís i Bourg-Madame i aquella mateixa tardor es posà fi al servei de diligència entre el Conflent i la Cerdanya, que quedava del tot substituït pel tren.

¹ La inauguració, de gran importància, també va ser ressenyada al diari *L'Indépendant*.



Postal sobre l'accident del Pallat, 31 d'octubre de 1909. Font: Col·lecció P. Cazenove.

Només restava la prolongació del tren fins a la Tor de Querol per connectar-lo amb el transpirinenc que procedia de Barcelona, Ripoll i Puigcerdà i es dirigia a Toulouse. El projecte es va acceptar a l'abril del 1915 i es van adquirir els territoris per realitzar-lo. La Primera Guerra Mundial, però, aturà les obres fins al 1922, quan la línia va ser declarada d'interès públic i això comportà que s'acceleressin els treballs. Finalment, el Tren Groc feia el seu primer recorregut entre Bourg-Madame i la Tor de Querol el 7 d'agost de 1927, dos anys abans de l'arribada del transpirinenc a la Tor.

Així doncs, a finals dels anys 20 del segle passat, la línia del Tren Groc quedava enllestida tal com la coneixem avui. Va ser explotada per la *Compagnie des Chemins de Fer du Midi* fins al 1934 i per la PO-Midi fins al 1938, moment en què va ser nacionalitzada i va passar a pertànyer a la SNCF.

La presència del Tren Groc en el territori

El Tren Groc va significar, durant força temps, l'únic mitjà de transport que va permetre millorar la mobilitat dels habitants de la zona, podent arribar amb facilitat a la plana del Rosselló i, d'allà, anar cap a l'interior de França; a la vegada que permetia desenvolupar les activitats econòmiques pròpies de la regió i, fins i tot, crear-ne de noves vinculades a la mateixa explotació ferroviària. D'entrada, el tren va permetre transportar els materials obtinguts de les diverses explotacions mineres ubicades als vessants del Canigó, molt riques en ferro i magnesi. En aquest sentit, cal destacar que les mines de Joncet assoliren, a inicis dels anys 1950, una extracció anual d'unes 43.000 tones de mineral, una quantitat de material que no haurien pogut vendre si no hagués estat pel Tren Groc, que permetia fer arribar la producció a Vilafranca, on es transbordava a un tren de més capacitat per continuar

el seu viatge cap a la plana i el nord i est de França. També les pedreres, d'on s'extreia marbre, calç i granit veieren en el petit tren l'oportunitat de portar els seus productes cap a la plana i tenir un mercat molt més ampli on vendre'ls. En menor mesura, els productes ramaders (bestiar o llet) i agrícoles (cereals) també s'enviaven via tren cap a mercats més llunyans on ser venuts. D'això n'eren conscients, fins i tot, les autoritats espanyoles de principis de segle XX, les quals el 1912, veient les males comunicacions que tenia la Cerdanya per la banda sud, autoritzaren el trànsit de productes agrícoles entre la Cerdanya i l'Empordà (on s'embarcaven al port de Roses) per la zona de la Catalunya nord, aprofitant el Tren Groc. Fins i tot el petit tren era utilitzat pels militars per desplaçar-se fins a la caserna de Montlluís.

La construcció del tren també aportà llocs de treball. Aquí cal comptar tot el personal de les estacions i del tren, els guardabarreres, els treballadors de les centrals hidroelèctriques, treballadors de manteniment, etc., alguns dels quals s'establiren als pobles de la vall, tot garantint la seva població i fent viu el territori. A la banda cerdana, els autòctons també veieren possibilitats de negoci en el tren, i és que a l'hivern es llogaven per retirar la neu de les vies.

A mitjan segle XX, l'auge del turisme també es va notar a les contrades del Tren Groc. Igual que el ferrocarril havia permès a la gent autòctona anar a mercat a Perpinyà i vendre els seus productes en altres llocs, també la gent procedent del Rosselló podia arribar amb facilitat a la muntanya. Començà, així, la descoberta de l'alt Conflent i la Cerdanya per moltes persones que, fins llavors, ben just sabien que existien. La possibilitat de gaudir de la natura i l'esquí, a una zona propera i amb bon clima van atraure excursionistes, esquiadors i curiosos de diversos indrets de França. A més, es convertí en un lloc recomanat per anar a sanar aquelles malalties que més es resistien, on els afectats encomanaven la seva estada a la pureza de l'alta muntanya. Finalment, el Tren Groc també acostà fins a l'ermitatge de Font-romeu, els pelegrins que, empesos per la fe, volien conèixer aquest indret. Òbviament, tot aquest moviment de persones va generar noves oportunitats de negoci a la zona i va permetre millorar la vida d'aquells que estaven assentats allà. Per tant, està clar que el ferrocarril representà en diversos moments un element importantíssim per ga-

rantir l'economia de la Cerdanya i el Conflent i, fins i tot, per desenvolupar-la.

La importància del Tren Groc com a eix vertebrador del territori queda àmpliament palesa en tot el que va aportar a la zona i explica per què aquest mitjà de transport de seguida arrelà en el dia a dia de la gent, fent que aquesta se'l considerés seu i part de la seva identitat. Per això no és d'estranyar que en els moments en què la línia ha estat amenaçada pel tancament pel fet de ser una línia deficitària, la gent es mobilitzés enormement per garantir la seva supervivència. Les manifestacions més importants es van donar entre 1969 i 1974, quan el govern francès pretenia tancar 10.000 km de vies fèrries secundàries a tot l'estat, entre les quals hi havia la línia del Tren Groc. Les protestes aconseguiren mantenir el Tren Groc per esdeveniments especials i, més endavant, establiren circulacions fixes diàries. Tot i això, no es va poder evitar la clausura del trànsit de mercaderies a la línia, la qual es materialitzà l'1 de juliol de 1974. De nou, el 1979, una nova amenaça de tancament va fer mobilitzar la gent i es van aconseguir 50.000 firmes perquè el tren persistís. Finalment, la SNCF va convertir el Tren Groc en un tren turístic (1981) i, per eixugar el dèficit, va augmentar els preus entre un 70 i un 150% per tots els visitants que hi poguessin (encara que els habitants de la zona van mantenir els preus que tenien abans d'aquest increment). D'aquesta manera, es podia mantenir el tren sense carregar-ho a la població, a la vegada que s'arribà a un acord per modernitzar-ne el material rodant, la via i el sistema d'exploració de la línia per oferir un millor servei. Amb això s'assegurava la continuïtat del Tren Groc, tot i certes discrepàncies i protestes dels ferroviaris respecte a les millores que es volien introduir. L'amenaça de tanca-

ment, però, seguí planant en diverses ocasions sobre el Tren Groc, ja que la línia continuava essent deficitària i la SNCF no la considerava prioritària. S'han anat fent arranjaments a la via i, des de 2004, circulen nous trens. Tot i això, s'està alerta en tot moment, ja que a principis d'aquest 2015, semblava que el govern francès volia tancar el tram entre Font Romeu i la Tor de Querol, amb una nova recollida de signatures per evitar-ho². De moment, el tren no tancarà gràcies a la inversió de 7 milions d'euros que han fet les administracions locals i regionals³. No se sap, però, què passarà de cara el 2016.

Més enllà de constituir en si mateix un patrimoni únic, el Tren Groc també recorre llocs o elements que estan catalogats com a monuments històrics i elements declarats Patrimoni de la Humanitat. D'una banda, el govern francès treballa per la conservació del seu patrimoni distingint aquells béns que tenen un interès històric, artístic, arquitectònic, tècnic o científic a escala nacional amb el nom de "monument històric". És una nomenclatura que, a part d'evidenciar el valor patrimonial d'aquell element, també en garanteix la seva protecció buscant la complicitat i ajuda de tota la població. Per tant, és una distinció d'aquell patrimoni que es considera més important. El pont de Gisclard, el furgó automotor Z 202 del Tren Groc (del 1909), les esglésies romàniques d'Estavar, Ix i Santa Maria de Bell-lloc (dels segles XII i XIII), la verge romànica d'Er, les ruïnes dels castells de Roca d'Anyer (a Nier) i de la Bastida (Oleta) i el dolmen de Brangolí són elements propers a la línia del Tren Groc que tenen aquesta distinció. D'altra banda, l'estat francès també disposa de l'Inventari Suplementari dels Monuments Històrics (ISMH), el qual recull tots aquells béns mòbles i immobles que tenen un interès patrimonial a escala regional i que són susceptibles de ser inclosos en el grup de monuments històrics. El pont Sejourné, les unitats Z102 i Z103 i els remolcs de mercaderies ZR 20001 i ZR 20003 del Tren Groc, el Gran Hotel de Font-romeu (símbol del turisme de l'època) i la casa de Cal Mateu de Santa Llocaia (que mostra la vida a Cerdanya al llarg del temps) s'inclouen en aquesta llist-



Unitat Z152 del tren groc a l'estació de Vilafranca. Font: Wikipedia

² Federació Catalana d'Amics del Ferrocarril (2015). Recuperat de: <http://www.fcacat.cat/portal/recollida-de-signatures-contra-el-tancament-del-tren-groc/> (consultat l'agost de 2015).

³ Pirineus TV (2015). Recuperat de: <http://www.pirineustv.cat/2015/06/tren-groc-de-cerdanya-3/> (consultat l'agost de 2015).



El pont de Gislard travessat pel tren groc. Font: Wikipedia

ta patrimonial complementària. Així mateix, la línia del Tren Groc enllaça dos elements declarats patrimoni de la Humanitat des del juliol del 2008: la ciutadella, el fort Libèria i la cova fortificada de Bastera (a Vilafranca de Conflent) i la ciutadella fortificada de Montlluís, incloses en les fortaleses dissenyades per Vauban el segle XVII, exemples únics d'arquitectura militar. No podem oblidar aquí el patrimoni natural, ja que el Tren Groc transcorre pels dominis del Parc Natural Regional dels Pirineus Orientals, el qual conté importants reserves naturals com la de la vall d'Eina.

I, per últim, al llarg de la línia del Tren Groc hi trobem altres elements que, malgrat que no gaudeixin, de moment, d'una distinció patrimonial explícita, tenen un valor indiscutible per comprendre l'essència d'aquesta obra. Aquí hi trobem les estacions de tren, uns edificis molt funcionals, normalment amb dues plantes i la coberta a dues aigües, pensats per acollir la venda de bitllets i la sala d'espera dels viatgers, així com les dependències del cap d'estació. Els lavabos conformen un edifici més petit i separat del cos central, amb un accés per a homes i un per a dones. Les parades amb més entitat disposen d'un magatzem adossat a l'edifici principal, el qual ens recorda el trànsit de mercaderies per la línia. Les estacions són més simples en aquelles parades facultatives o menys importants. També s'han conservat la presa de La Bolla i la central hidroelèctrica de la Cassanya, entre estacions i subestacions elèctriques, unes infraestructures clau per al funcionament del petit tren que, a la vegada, conformen un patrimoni molt important a la zona. Les restes de les explotacions mineres de Joncet, sobretot visibles en imatges o postals de l'època també podrien formar part d'aquest patrimoni, tot ell vincu-

lat a les activitats econòmiques de la zona. També cal mencionar, aquí, les cases dels guardabarreres, els pals del telègraf/telèfon que ressegueixen les vies i que ens parlen de com era la comunicació fa un temps, les cassetes del correu isolades en alguns punts del traçat i altres elements propis de la línia, com els commutadors, els quals eren petites cabines ubicades a l'entrada dels túnels per controlar-ne el corrent elèctric a l'interior (ara ja sense ús). Tot plegat forma part de la història del Tren Groc i, com a tal, ho és d'un patrimoni del qual encara avui podem gaudir.

Avui en dia, el Tren Groc s'ha convertit, sobretot, en un atractiu turístic per a tots aquells que visiten la Cerdanya i el Conflent, ja que els permet descobrir, de manera còmoda i tranquil·la, els bonics poblets i paratges naturals d'aquestes contrades. La singularitat d'aquesta línia, però, no rau únicament en la bellesa natural, sinó també en la seva via mètrica i les nombroses obres d'enginyeria que van caldre per fer-la realitat. Ja s'han citat els monumentals ponts de Séjourné i de Gislard que, igual que els altres viaductes i túnels, van servir per superar amb èxit els nombrosos obstacles que posava l'orografia al tren. I tot això es va bastir, majoritàriament, entre 1903 i 1911, en una època en què el desenvolupament tecnològic era menor i, per tant, la contribució dels enginyers i treballadors a l'obra havia de ser més que notable. Entre aquests anys, hi ha milers de petites històries vinculades a la construcció de la línia que, sens dubte, formen part de la memòria del territori i de les seves persones. A això, igualment cal sumar-hi les construccions complementàries a la línia i també les infraestructures destinades a l'explotació minera de la zona. Finalment, cal no oblidar que el tren constituí un eix vertebrador de la comunicació entre la Cerdanya i el Conflent amb el Rosselló. Tot plegat explica per què la gent del territori estima tant el tren i el concep com un element de la seva identitat i característic del paisatge conflentí i cerdà.

Tot això, però, depassa l'interès local, ja que l'obra en si representa un exemple molt rellevant d'un tipus de patrimoni arquitectònic i tecnològic que no és habitual de trobar, a la vegada que constitueix una mostra viva d'un període històric molt concret (les darreries del segle XIX i els inicis del segle XX). Aquest és l'argument principal que portà a proposar el Tren Groc com a candidat a Patrimoni Mundial. Però amb tot el



El tren groc arribant a Vilafranca de Conflent. Font: Vikipèdia

que hem vist, la importància del Tren Groc va més enllà: custodia un immens patrimoni, no tan sols relacionat amb el tren, sinó amb el territori (part d'ell ja declarat per la UNESCO) i, a més, té una història que ens relata com una vall isolada i molt condicionada pel seu abrupte relleu, en uns vuit anys, deixà de ser-ho millorant, amb les obres d'enginyeria que es van fer, la mobilitat de la zona. Aquest fet representà una autèntica revolució per a la zona, un pas endavant en l'evolució d'obres arquitectòniques i tecnològiques similars que s'haguessin de fer i una veritable mostra de respecte pel paisatge, integrant perfectament el tren en ell. Aquest argument podria servir al Tren Groc per complir el segon criteri de selecció de la UNESCO (fins ara, desestimat en el projecte de candidatura), la qual cosa afegiria més entitat al tren i més possibilitats de ser escollit patrimoni mundial. Només cal que hi

hagi una nova implicació de les autoritats del territori i del govern francès per relançar la proposta.

Des de 2002, no hi ha hagut cap actualització de la candidatura del Tren Groc a la UNESCO, tot i que aquesta recomana que es faci, com a mínim, cada 10 anys. Confiem que el govern francès, destacat amb una de les millors puntuacions pel que fa a l'inventari del patrimoni, la seva gestió i conservació i la bona legislació interna per a la seva protecció⁴, torni a pensar en el Tren Groc i el torni a potenciar. Ser patrimoni de la UNESCO permetria al Canari accedir a un reconeixement internacional del seu valor i a una conscienciació global de la seva preservació. Potser així també es podria posar fi al fantasma del tancament que tendeix a planar sobre la línia i aquesta podria rebre més inversions (estatals i exteriors) per millorar el seu manteniment, que bona falta li fa. El suport del territori i de la gent i els arguments ja hi són, només falta el pas. Altres línies de tren semblants per la seva història i per les zones on es troben, com el Semmering Railway d'Àustria o el Darjeeling Himalayan Railway a l'Índia, són patrimoni de la UNESCO des de 1998 i 1999 respectivament, així que el Tren Groc també ho pot arribar a ser. Cal creure-hi de veritat i tirar-ho endavant.

Bibliografia i webgrafia

- Diversos autors. *Le Train Jaune. 100 ans. Tout ce qu'il faut savoir quand on le prend*. Edicions Talaia. Perpinyà, 2009.
- Pourageaux, Guillaume. *Les cent ans du Train Jaune*. Edicions La Vie du Rail. París, 2008.
- Sucarrats, Josep. "El Tren Groc. L'intrèpid dels Pirineus" dins *Descobrir Catalunya*, núm. 63. Edicions 62. Barcelona, març de 2003.
- Parc Natural Regional dels Pirineus Orientals (2015). Recuperat de www.parc-naturel-pyrenees-catalanes.com (consultat l'agost de 2015).
- UNESCO (2015). Recuperat de <http://whc.unesco.org/> (consultat a l'agost de 2015).

⁴ Les puntuacions en els diversos ítems les podeu trobar a l'informe de la 39a Convenció relativa a la protecció del patrimoni cultural i natural de la UNESCO, celebrada entre el 28 de juny i el 8 de juliol del 2015 a Bonn (Alemanya).

El cremallera de Núria

JOAQUIM NADAL I FARRERAS. DIRECTOR DE L'INSTITUT CATALÀ DE RECERCA EN EL PATRIMONI CULTURAL. UNIVERSITAT DE GIRONA.

El Pirineu és ple de replecs, de raconades, de valls recòndites i poc accessibles, de petites conques que recullen els baixants d'aigua dels cims abans d'unificar-los, convertir-los en rierol i deixar-los anar per les gorgues estretes, vall avall, camí de la plana on el riu es farà gras i lent i brut, amb aigües que perden el seu origen cristal·lí i esdevenen l'eina que mou les màquines de la indústria o que regenera, poc o molt, les aigües residuals dels nuclis urbans. Els meandres mandrosos dels rius a la plana deixen enrere el cant saltironant dels salts i les cascades.

Núria és un d'aquests racons. Un circ encerclat pels cims més majestuosos del Pirineu Oriental, Canigó a part. Un oasi de pau, un refugi tranquil, abans d'emprendre el camí dels cims, el pas de la frontera, o la conquesta dels prats a l'estiu.

Aquí els pastors hi havien trobat el seu punt de trobada entre la tradició i la devoció i aquí havia arribat lenta i remota la civilització feudal de nobles i bisbes.

És en aquest marc on cal situar l'arribada en els anys trenta del cremallera de Ribes de Freser i Queralbs a Núria, trencant un aïllament secular i acostant el refugi dels pastors i el santuari dels devots als excursionistes i a la civilització urbana.

Cal doncs que primer abordem la força, la potència d'aquesta dicotomia.

Hi ha dos punts de vista complementaris en relació a Núria: la defensa de la modernitat des de l'òptica de l'excursionisme sense deixar però de banda els aspectes més tòpics de la muntanya vista amb ulls urbans i la defensa de la tradició tot recordant l'origen remot de la tradició i devoció a la imatge antiquíssima de la Verge de Núria.

El fet és que quan es va "inventar" la muntanya Núria ja existia. La invenció de la muntanya com a referent simbòlic per a la regeneració de la pàtria és de la més estricta contemporaneïtat i Francesc Roma i Casanovas ens ha demostrat com no és fins a finals del segle XIX que es generalitza lentament la utilització de l'expressió paisatge i es comença a descobrir la muntanya des del punt de vista científic, simbòlic i patriòtic (*Del Paradís a la Nació. La muntanya a Catalunya, segles XV-XX*, Valls, Cossetània edicions 2004). En un altre lloc ja hem insistit breument en la relació estreta entre catalanisme

i excursionisme que ha posat de manifest d'una forma concloent Joan-Lluís Marfany i que recollim per tal d'establir un pont similar pel que fa a la literatura en relació a la muntanya (al pròleg a l'edició facsímil del llibre de Josep Romeu *Llibre de la muntanya. Antologia de prosa i poesia*, d'Editorial Selecta, 1952, Generalitat de Catalunya, 2007). És cert doncs que el catalanisme projecta una mirada concreta sobre la muntanya catalana i hi projecta d'altres models, per exemple els Alps, amb traducció fins i tot arquitectònica, i defineix un imaginari col·lectiu a partir del qual es concreta un ideal de país i de pàtria. L'arquitectura de Joaquim Danés que ha estudiat el professor Joaquim M. Puigvert i que ha deixat petjada a la Molina i a Núria en seria una bona demostració.

Però és també molt evident que Núria existí molts segles abans que el canonge Jaume Almera en descobrís els seus valors paisatgístics i geològics (Jaume Almera, *Història geològica de la Vall de Núria (Pirineus Orientals)*, Barcelona, 1896). En aquest sentit les teories sobre la "invenció" de la muntanya i la relació entre catalanisme i excursionisme són perfectament vàlides per fer una aproximació a l'ideari de les classes socials urbanes en relació al paisatge muntanyenc. El nervi poètic i gairebé profètic de Joan Maragall en els seus *Goigs a la Verge de Núria* són paradigmàtics en aquest sentit i conclouen amb la relació entre la ciutat i el santuari,

A l'hivern, quan neva i plou

I la ciutat es remou

Brillant d'insomnis i fúria,

Nostres ulls enlluernats

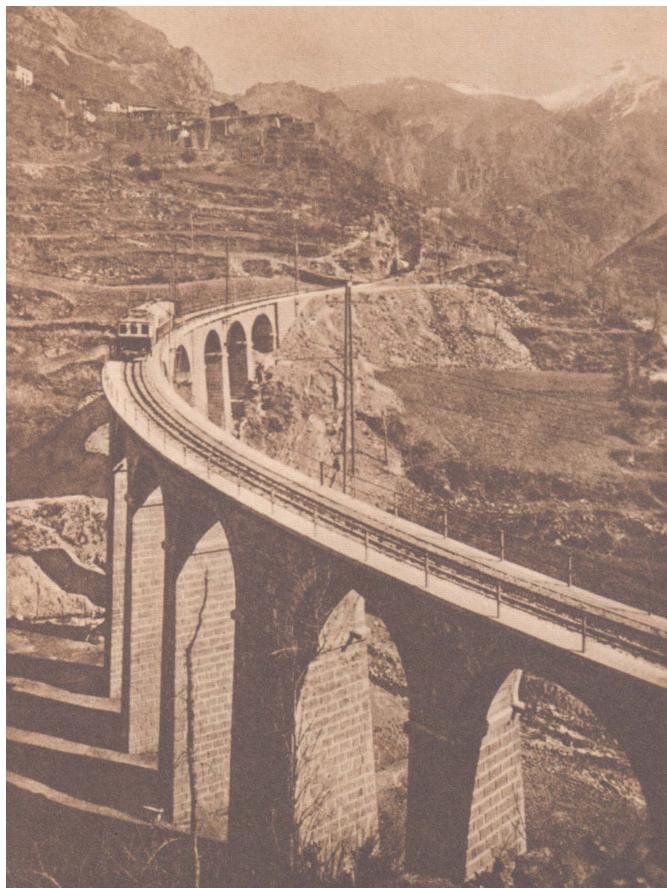
Veuran enllà en la foscúria

La immòbil Verge de Núria

Voltada de soledats

Però les referències documentals a Núria des del segle XIII, la mateixa imatge de la Verge, la tradició eremítica de Sant Gil, les concessions dels bisbes, les butlles papals de totes les èpoques no fan sinó acreditar l'existència d'un lloc de culte en el punt de trobada entre la fe i les tradicions ancestrals dels pastors.

La vida a muntanya existeix de molt abans que la descobrissin i la interpretessin els habitants de la plana i de la ciutat. Als efectes d'una adequada comprensió



de la història de Catalunya segurament té més importància el coneixement de les arrels pageses i ramaderes de la vida a muntanya, les tradicions paganes cristianitzades, la colonització eclesiàstica i feudal de l'època medieval i la lluita tenaç per a la supervivència, que les reinterpretacions interessades i conduïdes per la burgesia de la Renaixença i tota la seva traducció literària. Tot i que com no podia ser d'una altra manera també hi ha algunes incursions literàries que més que idealitzar la muntanya descoberta exploren les arrels de la vida amb tot el seu dramatisme i intensitat com en el cas dels Croquis Pirinencs de Jaume Massó i Torrents (1896), no exempt tampoc d'algun dels llocs comuns de la literatura de la Renaixença.

Una prova d'aquesta dimensió popular i pastoral es desprèn dels grans edificis construïts al Santuari de Núria en l'etapa conduïda pel Bisbe d'Urgell Justí Guitart que inaugurà l'any 1925 l'edifici de Sant Justí, el 1928 el de Sant Antoni, el 1929 el de sant Josep i el de sant Gil el 1930-1931. En realitat doncs tots edificis pensats i construïts, fet i fet, abans del cremallera.

La mateixa invenció de la muntanya, el mimetisme dels estereotips alpins, la importació de la moda, els esports i l'arquitectura alpins farien del tot inevitable que alguns sectors de les classes benestants barcelonines comencessin a pensar a traslladar a Núria algun model

ferroviari que havien vist als Alps.

Així neix la societat "Ferrocarrils de Muntanya de Grans Pendent" que el 1924 va iniciar, un cop constituïda, la redacció del projecte d'un ferrocarril a Núria des de Ribes de Freser.

La planificació del cremallera no va estar exempta de polèmica i debat entre els partidaris radicals de la inversió i els detractors encastellats en una defensa a ultrança de les tradicions i el paisatge intacte. Adquireix així tot el seu sentit un text publicat al Butlletí Excursionista de Catalunya (any XXXVIII, número 395, abril de 1928) que amb el títol *El ferrocarril elèctric de Ribes a Núria* ve a ser un posicionament explícit del Centre Excursionista de Catalunya a favor del cremallera. És un al·legat a favor de la modernització com a culminació de totes les millores anteriors en el tren de Barcelona a Puigcerdà i les millores de les carreteres fins a Querolbs. El CEC hi manifesta que el cremallera serà un benefici per l'excursionisme i acostarà els grans cims als excursionistes barcelonins! Això sí, es demana el màxim respecte pel paisatge, s'apunta a la necessitat de buscar un traçat alternatiu al camí de les gorges i es reclama de la companyia constructora una aportació de bona voluntat en forma de refugis modestos i discrets que esdevinguin un ajut per l'excursionista. Les imatges que il·lustren el text ens posen en contacte amb la bellesa de les gorges del camí de Núria i les vistes d'alguns dels cims que envolten el santuari.

L'any 1928 van començar les obres de construcció,



El cremallera de Núria

l'any 1930 es va fer molt a finals d'any el primer viatge de prova i el dia 22 de març de 1931 s'inaugurava oficialment el cremallera de Ribes de Freser a Querolbs i

Núria. L'aposta era clara però els temps eren convulsos i la vida atzarosa de la República, el desastre de la Guerra Civil i les difícils circumstàncies de la reconstrucció van fer que l'exploració del nou tren tingués una vida més aviat lànguida. Calgué doncs l'arribada de l'autonomia, el restabliment de la Generalitat, per trobar una sortida. Primer amb la compra per part del Govern de la majoria de la societat, més endavant amb la integració del cremallera a la xarxa de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (1985-1986) i finalment amb la dissolució definitiva de Ferrocarrils de Muntanya i Grans Pendents i la plena incorporació societària als FGC. La inversió pública al ferrocarril i al santuari ha estat determinant per fer de Núria, els allotjaments i l'estació d'esquí, un focus d'activitat econòmica i de prosperitat per a la comarca del Ripollès. Les contínues inversions en la modernització de la línia i de les estacions, la construcció del túnel del Roc del Dui, la supressió del pas a nivell de Queralbs i la compra de nou material rodant han esdevingut una contribució determinant en l'oferta cultural, religiosa i turística del Ripollès, plantejada d'una forma integrada.

Així m'interessa ara tornar a insistir en la vida a muntanya d'abans de l'excursionisme, científic o no,

perquè la introducció de la modernitat i la ruptura de l'aïllament secular amb l'arribada del cremallera només havia de pretendre trobar nous camins per a la vida a muntanya en el segle XXI.

El nostre punt de vista no aspira a recrear-se en els valors simbòlics que reservem per a les lectures cultes i induïdes que tots podem fer o ens veiem abocats a fer, sinó que busca trobar els camins de màxima eficàcia i les solucions més pragmàtiques per assegurar una activitat productiva a la muntanya que lligui els valors permanents heretats de segles amb els valors nous a explorar i explotar de forma sostenible per garantir un futur sòlid a la muntanya catalana. La clau és doncs la vida a muntanya. És clar que la relació entre la muntanya i el lleure de les societats urbanes és un dels molts camins per afavorir aquesta nova dimensió de la vida a muntanya.

Però també és clar que només una visió i una política que integri i incorpori una visió històrica comprensiva de tot el passat de la muntanya catalana pot abordar amb garanties d'èxit les solucions futures.

Tinc el convenciment que Núria ja existia quan Catalunya va néixer i que el futur s'ha d'emmarcar en aquesta convicció integradora del passat el present i el futur.

Els ferrocarrils transpirinencs

de la Noguera Pallaresa i de la Noguera Ribagorçana. La línia Lleida–La Pobla de Segur–Saint-Girons: un somni trencat, una obra inacabada

MANEL NADAL FARRERAS. EX SECRETARI DE MOBILITAT DEL GOVERN DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA

El títol de “somni trencat i d'obra inacabada” reflecteix molt bé la decepció d'un territori que ha vist passar múltiples oportunitats de connexions ferroviàries que finalment s'han estrocat a mig planejar o realitzar; aquest titular el manllevo de la pàgina web de la comarca del Seix

1. Antecedents històrics dels projectes ferroviaris transpirinencs.

A. Estudi de 12 projectes de travessies ferroviàries 1865-1904.

A mitjan segle XIX hi ha un clima favorable a les grans inversions en infraestructures, així mateix, les relacions entre l'estat francès i la monarquia espanyo-

la passaven una època de bonança; d'aquesta manera comencen a estudiar-se vies fèrries que ajudin a la comunicació de la metròpolis francesa amb les seves colònies del nord d'Àfrica, passant pels ports de la Mediterrània espanyola. Per altra banda els interessos econòmics de les grans banques franceses feien necessari connectar les línies transversals que ja tenien a banda i banda dels Pirineus (Saragossa–Barcelona i Tolosa–Baiona). A més la cadena pirinenca tenia recursos miners que havien de ser explotats i transportats a ports marins.

Els governs espanyols i francesos comencen a estudiar travessies ferroviàries pirinenques, la comissió hispano-

francesa estudia, entre el 1865 i el 1904, dotze projectes dels quals destaquem els quatre que afecten Catalunya:

8. De Luchon a Lleida per Benasque.

9. De Montrejeau–Marinhac (Llenguadoc) a Estèrri d'Àneu (Pallars Sobirà) i Lleida per la Val d'Aran.

10. De Saint-Girons (Arieja) a Estèrri d'Àneu (Pallars Sobirà) per Ost (Arieja) i el Port de

Salau. Línia París–Cartagena–Oran), els francesos estaven interessats en una línia que els portés a les colònies del nord d'Àfrica.

11. D'Acqs dels Termes (Arieja) a Ripoll pel coll de Pimorent i la collada de Toses.

B. Les primeres opcions per Era Val d'Aran

B-1. Per la Noguera Ribagorçana

L'any 1876, una sèrie d'empresaris interessats en l'explotació minera havien aconseguit la concessió de la línia ferroviària entre Lleida i les mines de carbó i ferro del Montsec i l'any 1877 la concessió de la línia entre les mines i la Val d'Aran per la Noguera Ribagorçana. Es varen iniciar les obres i es van fer 5 quilòmetres d'explanació i aquí es va acabar tot. L'any 1904 es va perdre la concessió perquè no s'havien efectuat les obres. El pla de ferrocarrils del govern espanyol opta per construir les línies costaneres de Portbou i Irun i només incorpora la travessa central per les Alduides cap a Pamplona, més endavant, l'any 1877 es fa un nou pla i s'incorpora la línia de Lleida a Pont de Rei per la Val d'Aran de "La Sociedad del ferrocarril del Pirineo Central"

B-2. Per la Noguera Pallaresa, el coll de la Bonaigua, Vielha i Pont de Rei

L'any 1877 Antoni Rovira presenta el projecte i obté la concessió d'un tren de Lleida a la Val d'Aran passant pel port de la Bonaigua que connectaria amb la xarxa francesa.

C. El conveni hispanofrancès de 1885 decideix construir dues connexions internacionals: La de Somport (Canfranc) i la de la Noguera Pallaresa.

Els treballs tècnics sobre les diferents travesses pirinenques anaven avançant, tot i que les guerres carlines en dificultaven la seva execució, els treballs de la connexió per Canfranc són els que van avançar més ràpidament, mentre que els de la Noguera Pallaresa s'endarrerien, finalment el conveni internacional de 13 de febrer de 1885 acorda realitzar el traçat de Somport–Canfranc i el de la Noguera Pallaresa (Lleida–Saint-Girons/Sent Gironç)

D. La polèmica entre ferrocarril de la Noguera Pallaresa per la Val d'Aran o pel túnel de Salau beneficia les línies de Puigcerdà i la de Canfranc.

Els tècnics, polítics i militars francesos entenien que el túnel hispanofrancès de Salau de només 6.700 metres de longitud a una altura de 1300 metres era el més beneficiós pels seus interessos d'expansió colonial que havia de servir la línia París–Tolosa–Cartagena i colònies del nord d'Àfrica.

En sentit contrari els militars espanyols volien, de totes totes, la connexió per la Val d'Aran, ja que així podrien controlar el túnel de la Bonaigua (30.000 metres) que se situaria en territori espanyol. L'altra opció aranesa era fer-lo a cel descobert pel Pla de Beret, a 1.800 metres d'altura.

A finals del segle XIX el consens entre Espanya i França apuntava a dues connexions hispanofranceses: La de Canfranc (a l'Aragó) i la de Sent-Gironç–Lleida per Salau i la Noguera Pallaresa.

Només varen passar uns anys i al començament del segle XX, els francesos canvien de posició, deixen de tenir interès en la línia de la Noguera Pallaresa i el concentren en la de Puigcerdà, argumentant que aquesta seria molt més beneficiosa en connectar Tolosa de Llenguadoc i Barcelona i que ja tenia molts trams construïts.

Als primers esborranys de conveni sobre travesses ferroviàries del 1903 desapareixia la línia de la Noguera Pallaresa i era substituïda per la de Puigcerdà.

E. Les 3 propostes del conveni internacional del 1904

Finalment, l'agost de l'any 1904 la comissió internacional, després de molts estira i arronses, torna a incloure la connexió per la Noguera Pallaresa i proposa tres traçats:

1. **L'occidental, el d'Oloron a Jaca–Saragossa per Somport–Canfranc.**
2. **El Central, de Sent Gironç a Estèrri d'Àneu–Lleida** pel túnel de Salau i la vall del Noguera Pallaresa i
3. **L'oriental, de Tolosa de Llenguadoc–Acqs dels-Tèrmes–Puigcerdà–Ripoll.**

El conveni que ratificava aquest acord fou signat pels dos estats el 1907.

F. De línia internacional a línia "nacional". Sent Gironç–Baeza

Ja hem vist com els estats anaven perdent interès

en la línia Sent Gironç–Lleida. L'any 1926, en plena dictadura de Primo de Rivera, es va redactar el “Plan Preferente de Ferrocarriles de Urgente construcción” en la que s'incorpora una línia ferroviària anomenada Saint Gironç–Baeza que passava per Lleida–Casp–Terol–Utiel–Requena–Baeza i que havia d'acabar al port d'Algeciras.

G. Altres projectes ferroviaris pirinencs

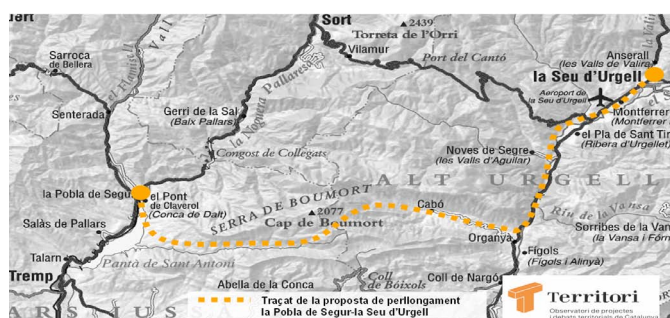
1. Proposta històrica: Lleida–La Seu. L'any 1887, Estanislau Planas sol·licita al Ministeri de Foment la concessió d'una línia Lleida–La Seu d'Urgell per a explotar el transport del carbó d'Isona i la Seu d'Urgell, la petició es basava en estudis de l'enginyer R. Bedlington.

2. Propostes actuals per al ferrocarril Lleida–La Seu–Andorra. En plena reivindicació del ferrocarril com a modern i sostenible mitjà de transport a començaments d'aquest segle es reprèn la reivindicació d'unir Andorra a la xarxa del ferrocarril. Des de Catalunya, el Pla d'Infraestructures del transport (PITC) aprovat l'any 2006, proposava en l'apartat “d'altres actuacions” la prolongació de la línia de la Pobla de Segur fins a la Seu, conjuntament amb el perllongament de la línia de Puigcerdà a la Seu i la construcció d'un ramal fins a Andorra. Aquest mateix any 2006, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) estudia dues alternatives de connexió de la línia de la Pobla amb Andorra:

1. Per Sort–Llavorsí–Tírvia i la Vall Ferrera, i
2. Per Sort–La Seu–Sant Julià de Lòria i Andorra la Vella,

El Govern andorrà era més ambiciós i reclamava la connexió d'alta velocitat amb l'estació de Lleida.

L'any 2011 la Diputació de Lleida va presentar un estudi el qual proposava que la prolongació de la Pobla a la Seu es fes per Organyà amb un traçat d'uns 55 quilòmetres, dels quals la meitat en túnel, i amb un cost estimat de 250 M€.



3. La línia Lleida-La Pobla de Segur-Sent Gironç en el planejament

a. La línia de la Pobla en el planejament català republicà. El Pla General d'obres públiques de 1935.

El Pla General d'Obres Públiques de 1935 de Victoriano Muñoz Oms concentra les inversions en quatre projectes ferroviaris entre els quals hi ha la línia Lleida–Saint-Gironç/Sent Gironç (línia de la Pobla i túnel a Salau) amb una inversió de 89,68 milions de pessetes.

Val a dir que mentre el planejament català mantenia la connexió ferroviària internacional, els governs espanyols i francès pensaven en construir la línia fins a la Pobla (cantó espanyol) i fer la connexió internacional a través d'una carretera i túnel per Salau

Els francesos havien construït el tram de Saint-Gironç a Oust de 17 quilòmetres i en quedaven 23 per arribar a la frontera.

L'any 1931 el sotssecretari de turisme del govern francès planteja la necessitat de construir una carretera per Salau que faria innecessària la construcció del tren i per tant s'abandonava el projecte de via fèrria prevista en el conveni de 1904.

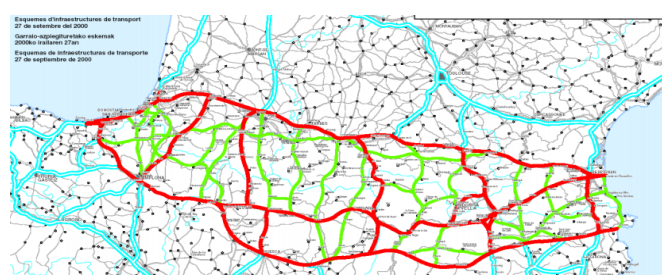
b. La Comunitat de Treball dels Pirineus (CTP)

La Comunitat de Treball dels Pirineus és un organisme transfronterer creat el 1983 i format per vuit comunitats: Aquitània, Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées, Aragó, Navarra, Catalunya, Euskadi i Andorra.

L'any 1988 la CTP va aprovar “L'esquema de comunicacions del Pirineu”, que havia estat dissenyat per l'enginyer Albert Serratosa.

Aquest esquema de comunicacions és fruit d'un model “desarrollista” de les infraestructures i és totalment excessiu, sobretot quan es confronta amb les propostes estatals i l'actitud refractària dels habitants del territori sobretot al cantó francès.

En l'àmbit de carreteres proposava: “Actuar prio-



ritàriament sobre els projectes que permetran assolir el seu objectiu de permeabilitat, és a dir, **un pas transpirinenc cada 50 quilòmetres aproximadament...**"

Per a la Comissió de Treball dels Pirineus la xarxa ferroviària pirinenca té un retrocés de més de 50 anys, i **reivindica la potenciació de la línia de Puigcerdà, la reobertura de Canfranc i la construcció d'una nova línia per Salau,**

c. El Pla d'infraestructures del transport de Catalunya(PITC)

El Pla d'Infraestructures del Transport aprovat el juliol del 2006, en l'apartat de millora de la xarxa ferroviària convencional el PITC, proposa l'estudi de nous corredors ferroviaris que inclouen:

- 1. El perllongament de la línia Lleida–La Poble**
- 2. El perllongament de la línia de Puigcerdà a la Seu d'Urgell, i**
- 3. El nou corredor entre la Seu i Andorra**

3. Cronologia del tren Lleida–La Poble (FGC)

1860 El ferrocarril arriba a Lleida des de Manresa

1880 Se celebra a Tremp una gran assemblea de representants catalans amb delegats dels departaments francesos de l'Arieja i l'Alta Garona que, amb un alt ressò mediàtic poc usual a l'època, volien apressar al màxim el projecte de la línia de Lleida a Saint-Girons/Sent Gironç

1885 Els governs espanyol i francès aproven la construcció de la línia Lleida–Saint-Girons/ Sent Gironç pel port de Salau

1889 La Reina Regent Maria Cristina signava la llei que aprovava la construcció del ferrocarril

1907 Inici de les obres entre Lleida i Balaguer

1924 **S'inaugura el primer tram de la línia de Lleida a Balaguer, disset anys després de l'inici dels treballs**

1926 Es realitza un pla ferroviari que preveu la realització de la línia Lleida–Baeza, passant per Terol i Albacete, que proporcionava una sortida als ports de Màlaga i Algeciras per als interessos francesos i que podria donar un nou impuls al projecte de la línia internacional

1931 La República i sobretot la Guerra Civil endarreixen el projecte novament

1941 RENFE reprèn les obres de construcció de la línia

1946 ENHER (Empresa Nacional Hidroelèctrica del Ribagorçana) va iniciar a l'Alta Ribagorça un programa d'obres per aprofitar els recursos del riu Noguera Ribagorçana que ajudaria a desencallar l'arribada del ferrocarril

1949 **Entra en servei el tram de Balaguer a Cellers**

1950 **El tren arriba a Tremp**

1951 **El ferrocarril arriba finalment a La Poble de Segur.** El tren ja no seguirà malgrat que l'esplanació del terreny per a la via ja estava feta fins a Sort, a 750 metres d'altitud. El pas pels Pirineus havia de fer-se 34 quilòmetres més enllà, a 1.600 metres d'altitud

1951 S'iniciava un període on destacaria el transport de ciment i fusta, bàsicament com a mercaderies, i de soldats i material de guerra per a Talarn

1984 El Ministeri de Transports va decretar com a "molt deficitària" la línia Lleida–La Poble, ja que no arribava al 25% de cobertura (els ingressos no arribaven a pagar ni la quarta part de les despeses de la línia)

1985 La Generalitat i la Diputació de Lleida es van fer càrrec del dèficit de la línia per poder-la mantenir oberta (uns 200 milions de pessetes anuals). La línia se salvava però sense inversions la degradació era imparable. El trajecte per la línia s'aniria tornant cada cop més insegur i amb velocitats inferiors a 30 km/h en molts trams, que feien el recorregut exasperant

2002 Renovació de la via entre Lleida i Balaguer amb material de segona mà provinent de la línia de Vic a Granollers

2004 La comissió mixta de transferències Estat-Generalitat de Catalunya acorda el traspàs a la Generalitat de la línia Lleida–La Poble de Segur

2004 Acord de Govern de la Generalitat de Catalunya segons el qual s'encarrega a Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) la gestió de la línia Lleida–La Poble de Segur amb efectivitat del 31 de desembre i faculta FGC a subscriure amb Renfe els convenis o acords necessaris per garantir el funcionament de la línia i la continuïtat del servei

2004 Se signa un conveni entre FGC i Renfe per a l'explotació del transport ferroviari, el manteniment de la infraestructura i la gestió de la

circulació de la línia Lleida–La Pobla de Segur, amb una durada de tres anys prorrogables (de l'1 de gener de 2005 al 31 de desembre de 2007)

2005 Acte oficial de transferència de la línia a FGC, amb una visita de diverses autoritats a la línia. Nova senyalística de FGC a La Pobla de Segur [+]

2005 S'interromp el servei al tram Balaguer–La Pobla per iniciar els treballs de renovació de la via, ponts, túnels, talussos i de reforma d'estacions i abaixadors

2006 Restabliment del servei ferroviari entre Balaguer i La Pobla. Circulació de nous trens (592.2 i 596) i nova senyalística de FGC a tota la línia

2007 El tram de Lleida a Balaguer s'integra a escala tarifària en l'ATM de Lleida

2007 Adequació dels horaris per poder realitzar enllaç amb altres trens a Lleida

2009 Es posa en servei el "Tren dels Llacs", nova denominació turística de la línia que inclou la circulació d'un tren històric regular de maig a octubre (excepte a l'agost)

4. El túnel somniat, el somni trencat

L'any 1907 es va tallar i gravar una pedra en el punt on s'havia d'iniciar la construcció del túnel ferroviari de Salau, aquesta placa fou destruïda l'any 1999, ara només és un record, un símbol d'un somni trencat.

5. La carretera s'imposa, però difícilment es farà

L'agost del 2014, l'Associació Internacional per al Túnel de Salau va presentar i va comprometre, la diputació de Lleida i la cambra de comerç, amb el nou projecte constructiu de carretera i túnel que uniria els pobles de Salau i Alòs d'Isil.

Tot i l'interès d'aquestes entitats, aquest túnel no està contemplat en el planejament territorial de Catalunya ni tampoc la situació econòmica ajuda a preveure la seva execució, per tant és una carretera que difícilment es farà en el curt i mitjà termini.



Foto de la capçalera francesa del túnel projectat, realitzada abans de la seva destrucció (autor: Henri Lacoste)

6. Bibliografia i fonts consultades

- Línia Lleida–La Pobla. El ferrocarril transpirinenc del Noguera Pallaresa. Lluís Prieto i Tur Joan Carles Enguix i Peiró. Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, 2008. ISBN: 978-84-935172-4-3
- El Pla d'infraestructures del transport de Catalunya (PITC). DPTOP, juliol de 2006.
- El Ferrocarril la Pobla de Segur- la Seu d'Urgell, Marta Pallarés. Observatori de projectes i debats territorials 2011. Societat catalana d'ordenació del territori (SCOT). http://territori.scot.cat/cat/notices/2011/07/ferrocarril_la_pobla_de_segur_la_seu_d_rsquo_urgell_2963.php
- El Pla General d'obres públiques de 1935: política, infraestructures i territori. Josep M. Carreras, Jordi Bernat i Pilar Riera. Generalitat de Catalunya, desembre de 2009. ISBN978843938143
- Les transpyréneens. La pénétration de la voie d'écartement européen en Espagne; M. Garau Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest, 1933, volum 4.
- FGC trenscat.cat http://www.trenscat.com/pobla/historia_ct.html
- <http://www.spanishrailway.com/2012/03/01/lerida-a-balaguer-y-pobla-de-segur/>
- <http://chemins.de.traverses.free.fr/St-Girons-Foix/Index1.htm>
- <http://patrimoine-seixois.fr/le-rail-en-couserans-une-oeuvre-inachevee-un-reve-brise/>

Ara fa cent anys es construïa el túnel de Toses

JOSEP CLARA

El traçat irregular, típicament de muntanya, converteix la línia ferroviària de Ripoll a la Tor de Querol en la més alta de l'Estat espanyol, en adherència i amplada normal.

El trajecte, de 52 quilòmetres de ruta, amb rampes del 41 per mil, travessa quaranta-tres túnels i nombroses obres de fàbrica. Una gran bellesa panoràmica és a l'abast del viatger: l'atreviment de la muntanya i la suavitat de la plana es combinen amb la força de l'aigua, la lluminositat de les terres altes i els colors canviants del paisatge vegetal.

La història del tren arranxa del conveni francoespanyol signat a París el mes d'agost de 1904, en què s'acordà la construcció de tres línies transpirinenques: la de Zuera i Oloron per Canfranc; la de Lleida a Sent Gironç per la Noguera Pallaresa i el port de Salau, i la de Ripoll a Acs dels Tèrmes per la collada de Toses, Puigcerdà i el Pimorent. A hores d'ara, el tren de Puigcerdà és l'únic que traspasa la línia fronterera i enllaça amb els ferrocarrils francesos, ja que el de Canfranc deixà de fer les funcions transfrontereres el 1970, per causa d'un esfondrament a la part francesa, i el de la Noguera Pallaresa restà aturat a mig camí, el 1951, car només arriba a la Pobla de Segur.

A l'hora de la construcció del transpirinenc oriental, les obres de la banda ripollesa i cerdana es van dividir en dotze trams i s'iniciaren durant la tardor de 1911. L'Estat se'n va fer càrrec, perquè les subhastes públiques foren declarades desertes. La direcció general de l'obra va ser assumida, successivament, pels enginyers Vicente Salinas, d'origen xilè, i Josep M. Fuster, valencià.

L'obra més complicada

Els quatre primers trams –de Ripoll a Ribes– foren enllestits lentament, però sense gaires dificultats, i van poder ser inaugurats el dia 10 d'agost de 1919. L'obra més difícil de la línia va ser la foradada llarga de Toses, al tram vuitè, entre Sant Cristòfol de Toses i la Molina, i per això fou la licitada en primer lloc, el 5 de setembre de 1911. Examinades les sis propostes presentades al concurs públic, els treballs foren adjudicats

a la societat Corsini, Retuerta i Brunet, domiciliada a Saragossa, la qual es va comprometre a realitzar-los per 6.207.000 pessetes.

Per iniciar la feina calgué obrir un camí des de Planoles i establir una línia de transport d'energia elèctrica, derivada de la instal·lada per la Societat Hidràulica del Freser, a Queralbs, la qual era necessària per activar els motors i l'enllumenat. La infraestructura per a la perforació va necessitar també l'establiment d'un hospital proper a l'obra per atendre els nombrosos accidents que patiren els treballadors contractats per a la tasca.

La naturalesa del terreny, les filtracions d'aigua i les adversitats climatològiques impediren la progressió ràpida dels treballs que foren començats, durant l'estiu de 1912, tant per la boca sud com per la del nord. Les esllavissades i els accidents de tota mena foren freqüents i causaren una trentena de morts (Aguas, Benedicto, Castellví, Espinosa, Montiel, Prat, Rovira, Sánchez..) i un nombre semblant de ferits al llarg de tot el temps de construcció.

La baixa més significativa fou la de l'enginyer director de l'obra: Hilario Jesús Retuerta Toledano, natural de la província de Guadalajara, de 51 anys, que va morir el 5 de maig de 1916, quan s'acostà al transformador. La partida de defunció del registre civil no esmenta que l'acte fos un suïcidi a conseqüència de les dificultats per al progrés dels treballs. Només apunta –com a causa de la mort– que s'electrocutà “por corriente de alto voltaje”, un fet que comportà una altra mort involuntària: la del metge lleidatà Miquel Castells Ferrer, de 26 anys, que acudí al lloc en funció de socors.

Aquest fet inesperat complicà el futur del traçat. La paralització de la construcció, a la vista de tothom, sembrà la incertesa i la inquietud a la comarca, i hom va témer que l'ensarronada es repetís una altra vegada, com havia passat en projectes anteriors. L'Estat, de tota manera, va comprometre's a no deixar empantanyada la foradada i, una vegada dissolta la societat de Retuerta, assumí directament la continuïtat de l'obra

l'any 1918, mentre es treballava en els altres trams de la línia. Sota la direcció de l'enginyer Ramón Martínez de Velasco, en un termini relativament breu i treballant-hi uns 250 homes, s'assolí el calament del túnel el 28 de febrer de 1919, és a dir, set anys després de l'inici dels treballs.

La foradada de Toses té una llargada de 3.595 metres i una prolongació artificial que fa acostar-lo als 3.904 metres. En el seu interior hi ha la cota 1.494, que és el punt més alt de la línia.

L'altra foradada singular de la línia és la del Cargol, de caràcter helicoïdal, situada en el quilòmetre 26,690. El túnel té 1.057 metres de longitud i 230 metres de radi. Entre l'entrada i la sortida, la via salva uns 80 metres de desnivell.

Connexió internacional

L'obertura del túnel de Toses va permetre que el tren arribés oficialment a la Molina el 12 de juliol de 1922 i que Puigcerdà el rebés entusiasmat el 3 d'octubre següent. L'enllaç definitiu amb el transpirinenc francès hagué d'esperar –a causa de les dificultats sofertes per França durant la Primera Guerra Mundial– fins al 21 de juliol de 1929. Aquesta darre- ra efemèride coincidí amb l'electrificació de la línia i l'entrada en servei de les locomotores de la sèrie 1000, típiques del transpirinenc oriental, les quals van tenir una vida llarga, ja que no foren donades de baixa fins al 1989.

Cal recordar que la secció francesa del transpirinenc puja, des de Tolosa de Llenguadoc, per la vall de l'Arieja cap a la Cerdanya travessant el massís del Pimorent amb un túnel de 5.414 metres i a 1.547 metres d'altitud. La topografia muntanyosa és similar a la de la banda sud, i aquest fet comportà la construcció de túnels i obres de fàbrica nombrosos, però la qualitat del terreny –el granit substitueix els esquits de la banda meridional– resultà més favorable a l'hora d'obrir el pas entre muntanyes.

Exploració difícil

L'explotació inicial del transpirinenc oriental va ser a càrrec de l'Estat, però el 1929 va transferir-la, per conveni, a la companyia del Nord (Camino de Hierro del Norte de España). L'any 1941 s'integrà a la Renfe, la qual el tractà com a part de la xarxa secundària.

L'existència d'una sola via, la irregularitat del traçat, la duresa de l'explotació i el caràcter marginal dins l'oferta de combois fa que una línia que és internacio-

nal sigui infrautilitzada i deficitària, i per això mateix ha estat amenaçada de clausura en diversos moments. L'any 1984 es va superar el més greu. El moviment social per tal que l'administració el mantingués i modernitzés el servei, protagonitzat per plataformes ciutadanes i corporacions polítiques, va fer el seu paper i sempre serà necessari per recordar el cas d'una línia problemàtica que només ha rebut atencions parcials, les quals no s'adiuen amb la importància del marc que l'envolta, el de la regió econòmica situada entre Barcelona i les terres occitanes.

Centenari del túnel

Com ja s'ha dit, el "túnel llarg de Toses" va ser construït entre 1912 i 1919, és a dir, ara fa cent anys. Aquest és l'únic túnel de Toses que existeix a hores d'ara, perquè l'altre, el de la carretera, ha estat un projecte fantasma. Ni els polítics d'abans ni els actuals no han estat capaços de complir les promeses d'ocasió.

En el calament de la foradada ferroviària hi van morir operaris anònims. Seria, doncs, oportú –ara que tant es reivindica la "memòria històrica"– rescatar també de l'oblit els noms d'aquells que deixaren la vida en una obra pública molt valuosa per comunicar comarques deficitàries en infraestructures i alhora per al desenvolupament del turisme i les relacions internacionals. Val a dir que els trens francesos, a partir de l'estació de la Tor de Querol-Enveig, poden conduir a París per un recorregut més curt en quilòmetres que no pas per Portbou i Perpinyà, però més llarg en temps.



El transandorrà: un projecte ferroviari pirinenc*

FRANCESC RICO I COUTRET. ARQUITECTE TÈCNIC

* Article publicat amb el permís de la revista andorrana *ACTUAL* (1993-1998) en el número 36 de maig de 1996, a les pàgines 36, 37 i 38, i del seu autor.

Davant la insuficiència de l'actual xarxa viària, Andorra, com algunes comarques del Pirineu català, haurà d'escollir, a curt termini, una d'aquestes dues solucions; o bé ampliar les infraestructures i convertir el país en un immens carrer, o bé buscar un sistema de transport alternatiu que, tot fent més permeable la serralada, mantingui el degut respecte a l'entorn natural, que és, recordem-ho, el seu principal patrimoni. De la decisió que ara es prengui, en dependrà tot el futur, amb el benentès que les conseqüències seran irreversibles.

No és gaire difícil trobar una solució al problema, per reducció a l'absurd. En la situació actual, i després del fracàs del transport aeri combinat amb el de la carretera, només queda el sistema ferroviari.

De fet, Andorra va ser inclosa, des del 1835, en els projectes ferroviaris transpirinencs, i homes de vàlua contrastada com l'enginyer nord-americà Frank S. Pearson o el mateix Enric Prat de la Riba, president de la Mancomunitat de Catalunya, havien considerat aquest pas com un dels més viables per embrancar les línies catalanes amb la xarxa francesa de la Compagnie des Chemins de Fer du Midi.

Tanmateix les coses van anar a mal borràs en topant amb dos esculls importants: el primer, l'autoaïllament andorrà, ben palès en el *Manual Digest* d'Antoni Fiter i Rossell; el segon, que encara avui constitueix el problema més greu de la xarxa ferroviària espanyola, la diferència d'amples de via amb l'estàndard europeu. La combinació d'ambdós factors, afegits a l'època en què es plantejaven aquests projectes, va deixar Andorra sense ferrocarril. També va fracassar, al segle passat, l'intent de fer arribar la via fèrria a Andorra per part de les companyies franceses que n'oferien la construcció a canvi d'instal·lar i explotar un casino a les Valls.

Actualment, la situació a Espanya ha canviat notablement, arran de la resolució del consell de ministres del 9 de desembre de 1988, en què s'autoritzava l'adopció de l'ample de via europeu en la xarxa ferroviària d'àmbit

general. Això ha actualitzat el pla d'enllaços a través del Pirineu, i és en aquest context que s'inscriu la hipòtesi d'un traçat ferroviari transandorrà.

La idea bàsica és la de vertebrar una xarxa de transport combinat o integrat, en què l'eix principal seria una línia fèrria que posés en comunicació l'Alt Urgell amb l'Arieja via Andorra. Des d'aquesta, i en diferents punts del traçat, es faria l'intercanvi modal a carretera o el fraccionament cap a altres línies de tipus lleuger, amb la funció específica de distribuir o recollir el tràfic cap a o des de qualsevol lloc del país.

Un estudi previ, dut a terme entre 1968 i el 1970 donava com a primer resultat una traça la Seu d'Urgell-Andorra-L'Ospitalet, amb via mètrica o mètrica mixta (adherència i cremallera) que, ja llavors, podia considerar-se insuficient. Va caldre, doncs, replantejar-ho tot amb ample internacional, ja que el rendiment o volum de tràfic d'una línia d'ample estàndard (1,435 m) és molt superior al d'una via estreta, si bé en aquest darrer cas, la inscripció en el territori no genera gaires problemes si s'accepten radis de corba inferiors i tangents (rampa o pendent) més elevades.

En l'interval 1970-1985 es van posar sistemàticament a estudi tots els passos fronterers del N i el NE del país, entre el Medacorba i la Portella Blanca, i també les valls adjacents. El resultat va revelar les diferències entre els perfils dels dos vessants; constants i suaus al sud i sobtats i forts al nord, conseqüència de la immersió de plaquetes tectòniques i de l'erosió glacial diferencial. Això va imposar un desenvolupament de traça força diferent entre els sectors catalanoandorrans i francesos, expressat clarament en les dades genèriques següents: definit un eix-segment que uneixi punts de cota equivalent, com la Seu d'Urgell (711 m) i Acs-dels-Tèrmes (702 m), s'observa que la distància entre el primer i la línia de cota màxima (crestes de Juclar, 2.600 m) és de 36 km, mentre que des del segon és només de 15 km. O, dit d'una altra manera: prenent com a base el perfil continu Gran Valira-Valira d'Orient-Arieja, entre els punts abans esmentats, la distància entre la Seu i la cota màxima (Envalira 2,407 m) és de 45 km, mentre que la

deavallada per l'Ospitalet fins a Acs-dels-Tèrmes es fa en tan sols 25 km.

L'equalització entre longitud del traçat, valors mínims en planta i perfil, volum d'obra (túnel, ponts, elements de contenció i de sosteniment, etc.) i capacitat d'explotació (*operativitat*), va donar com a resultat tres possibles traçes: la primera (TA1), de 91,6 km, amb un recorregut la Seu d'Urgell-Acs dels-Tèrmes (SNCF) via Andorra la Vella-Valira d'Orient-vall d'Incles-vall d'Aston-Arieja, amb un túnel de cota (Fontargent, 1.840 m) de 3,9 km de longitud. La segona (TA2) oferiria un servei integral a la vall principal i de l'Arieja, amb un recorregut de 64,5 km entre la Seu d'Urgell i l'Ospitalet (SNCF) via Andorra la Vella, Encamp, Canillo-Ransol/Soldeu i el Pas de la Casa. Un túnel de cota alta (Envalira 2.015 m), amb una longitud de 3,8 km, permetia l'accés a l'Arieja des de l'alta vall del Valira Verd. Finalment, la tercera (TA3) preveia un recorregut la Seu d'Urgell-l'Ospitalet (SNCF) de 51,7 km de longitud, via Andorra la Vella, Encamp i un túnel de mitja cota (els Cortals-Port Dret, 1.400 m) de 17,7 km de longitud.

D'acord amb els paràmetres esmentats, la tercera opció va ser l'escollida per demostrar la viabilitat exposada en la hipòtesi inicial. És la que ara es proposa:

La línia transandorrana, anomenada directa o TA3 en l'avantprojecte, té el seu origen provisional en la Seu d'Urgell (cota 711, PQ 0, 000). Aquesta estació recull les instal·lacions ferroviàries adequades a la seva importància com a futur embrancament (material mòbil de tracció i remolc, zona d'intercanvi modal i altres). Cap al N, la traça es desenvolupa pel marge hidrogràfic dret del Gran Valira i canvia a l'esquerra entre el baixador d'Anserall (PQ 2,357, cota 746) i l'estació de la Farga de Moles/Arcavell (PQ 8,304, cota 856).

La frontera territorial del Runer està situada en el PQ 8, 912, a 864 m d'altitud. Des d'aquest punt, la traça, seguint el marge esquerre del Valira, arriba a l'estació de Sant Julià de Lòria/Aixovall, situada en el PQ 12,038, cota 949. Un traçat en cornisa permet travessar la zona compromesa de la Margineda fins a arribar a l'estació d'Andorra la Vella/Santa Coloma/Escaldes-Engordany, situada al peu de l'Obaga en el PQ 16, 762 i a 1.043 m de cota de carril. Amb les d'embrancament, aquesta és l'estació més important de la línia.

En el sector Andorra-Encamp, la línia ha de travessar les difícils seccions del Noguier i la Bartra a una cota que permeti assolir Encamp amb altitud suficient

i un rumb correcte. Per solucionar el problema, es va escollir el sistema de llac, que imposa, en aquest cas, un volum d'obra i una longitud de perforació inferiors al desenvolupament helicoïdal simple.

Traçat en la zona de l'Obac, entre la vall de Madriu i l'Obaga d'Andorra, aquest sistema permet un increment de cota de gairebé 300 metres en poc més de 10 km i soluciona el pas pel sector esmentat mitjançant una traça en cornisa entre la vertical de Sant Miquel d'Engolasters i l'estació d'Encamp/Les Bons/Sant Miquel d'Engolasters, situada en el PQ 32,778, a 1.425 m de cota.

Entre aquesta darrera estació i la de l'Ospitalet, en el PQ 51,787 i a 1.427 m de cota, el soterrani internacional dels Cortals-Massat-Port Dret, d'una longitud de 17,73 km. Permet l'accés directe de la línia i l'embranchament amb el transpirinenc Oriental francès (SNCF).

El quadern de càrregues de la línia ha estat sotmès a uns valors límit més favorables que els dels sectors *servidors* del Transpirinenc; així el traçat previst per a l'explotació amb tracció elèctrica (1,5 kW), limita el radi mínim de corba als 400 m i les tangents assoleixen un valor màxim de 30% (m/s per m). La longitud total de la línia és de 52,187 km, dels quals 40, 374 són traçats en territori andorrà (línia interior), 9,513 en territori català, i 2,300 km en territori francès. Aquesta línia permet, d'altra banda, reduir en 13 km la distància entre la Seu i l'Ospitalet respecte de l'actual traçat de carretera i permet assolir velocitats màximes de 100 a 110 km/h en diversos sectors de superfície i de 140 a 160 km/h a l'interior del túnel internacional. El temps de recorregut *point to point* per a un ràpid directe seria, doncs, de 35 a 45 minuts, segons el tipus de tren i la càrrega remolcada.

Malgrat la forta despesa econòmica que representa una obra d'aquest abast, els avantatges del ferrocarril sobre el transport de carretera en justifiquen amb escreix l'execució.

Ara no és el moment d'iniciar un estudi comparatiu, d'altra banda engegat fa temps arreu d'Europa i que ha provocat un tomb espectacular en el tractament dels plans generals d'infraestructures. Només calen, per veure'n el motiu unes quantes dades que s'ofereixen a continuació.

L'automòbil és el responsable, en un 80%, de l'efecte hivernacle, per les seves emissions de diòxid de carboni (CO₂) provinents de la combustió, que a més dóna altres residus com monòxid de carboni, òxids i anhídrids de sofre i nitrogen (responsables de la pluja àcida), partícules de zinc i restes d'hidrocarburs sense cremar. El ferro-

carril amb tracció elèctrica presenta en canvi, un índex de pol·lució nul, que en tot cas trasllada a les centrals productores d'energia si són brutes (nuclears i tèrmiques), de les quals un país com França, dotat d'una gran xarxa, només utilitza un 2,5% de l'energia produïda.

Pel que fa a les infraestructures, una carretera de tres carrils i dos vorals similar a alguns sectors de la general 2 andorrana ocupa una amplada de dotze metres, mentre que una línia fèrria amb via única n'ocupa només sis. La proporció és extrapolable a les obres de perforació; el túnel del Cadí-Moixeró té una secció de 74,48 m² contra els 28,04 m² d'un túnel per a ferrocarril amb via única. La influència d'aquests valors en l'impacte ambiental del traçat i en les despeses d'execució és, per tant, favorable al sistema ferroviari.

El trasllat d'aquestes dades al nostre cas donava com a pressupost de la línia (a escala d'avantprojecte) un valor total de 47.000 milions de pessetes (1991). Recordem que el túnel del Cadí (1984) va comportar una despesa de 1.900 milions de ptes./km (2.800 si hi afegim les càrregues financeres), davant els 1.203 milions de ptes./km del túnel ferroviari de Hondrich (BLS Suïssa, que es va fer a la mateixa època.

En el camp energètic, si fa no fa, el mateix: els dotze milions de persones que segons una estadística de 1992, van visitar Andorra en un any, suposen la circulació de cinc milions de vehicles, amb un flux de 96.514 per setmana, que transporten 348.616 viatgers i esmercen una potència de 9,6 milions de CV, suficient per fer circular 1.535 trens compostos d'una locomotora i deu cotxes amb una capacitat total d'1.310.000 viatgers. Igualment passa en el transport de mercaderies: la càrrega d'un tren format per una locomotora de 4.650 KW (6.319 CV) i vint vagons equival a la de 68 camions de gran tonatge (tractora i semiremolc) que esmerçarien una potència total de 17.408 CV.

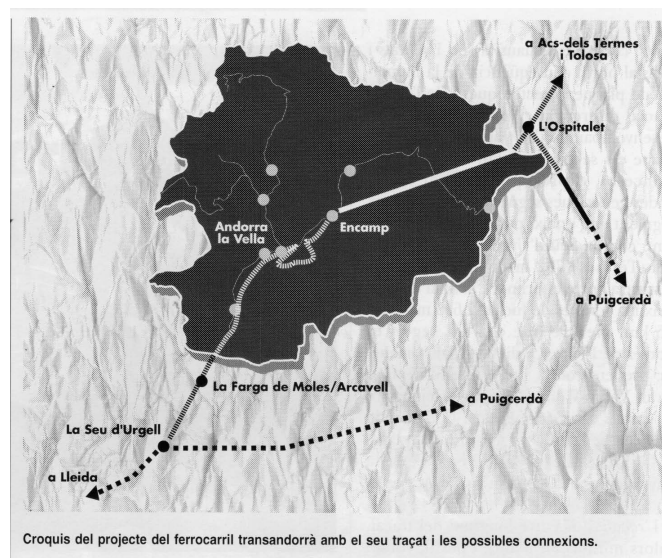
Fins ara ha estat justificada l'adopció del sistema ferroviari. La rendibilitat, però, d'una determinada línia depèn, a més, d'altres factors: en el cas que ens ocupa, la primera mesura a adoptar hauria de ser la limitació d'accés als vehicles provinents de l'exterior, utilitzant les àrees d'intercanvi modal de la Seu, l'Ospitalet o Acs. Alhora el transport públic andorrà hauria d'incrementar la seva velocitat i la freqüència de circulació, ampliant els horaris i la xarxa de servei a tots els llocs d'interès del país, de tal manera que al visitant no li calgués utilitzar el vehicle propi.

El pas següent seria integrar la línia andorrana en un projecte més ampli, inclòs en la xarxa de comunicacions pirinenques, i per això s'hauria de prolongar, dins Catalunya, fins a Puigcerdà per l'est i fins a Lleida pel sud. El tràfic és segur: el transandorrà permet, amb via única i una graella horària propera al límit, la circulació de 100 trens de tots els tipus, amb un moviment diari de 40.840 a 106.480 viatgers (segons composició de tren), 5.500 totes de mercaderies i 1.710 vehicles de carretera (en composicions de trens especials), superior a les necessitats i a les capacitats del país. Per tant, seria factible desviar part del tràfic internacional directe per aquesta nova ruta i descarregar les altres relacions.

D'altra banda, si el sentit comú s'imposa i els altres transpirinencs es redueixen a ample internacional, es veuria ben aviat que el seu punt de saturació és encara molt lluny, sobretot tenint present la construcció de les noves línies d'alta velocitat. El Pirineu disposaria llavors de tres transpirinencs (Canfranc, Andorra i Puigcerdà-La Tor) i els dos extrems doblats en corredor (Irun-Irun i Port Bou-el Portús), que totalitzarien set relacions en 430 km, amb una proporció superior a la saturada zona dels Alps Centrals, que només en té quatre (Mont Cenis, Simplon, St. Gotthard i Brenner), dues o tres de les quals és previst doblar-les amb línies de base.

Tot això permetria, potser, replantejar la traça de pas o simplement ajornar el costós projecte de Vinhamala, de situació i rendibilitat dubtoses.

Cal creure, finalment, que, amb aquests antecedents, el poble andorrà, com el català i el francès, rumiarà ben seriosament el tipus i la qualitat de futur que desitja per a les contrades pirinenques. No fos cas que, amb tant de forat, al capdavant se'n escapés el tren...



Lluitar pel tren al segle XXI

GERARD CUNILL COSTA, COL·LECTIU PERQUÈ NO ENS FOTIN EL TREN

El desembre de 2012 el col·lectiu *Perquè no ens fotin el tren* convocava a una manifestació per reclamar que no es tanqués l'estació de Torelló. Finalment el tancament no va succeir. Semblava que tot havia estat un rumor, però aquest va ser molt real durant dies. Fets anteriors justifiquen aquest temor. Fets fins i tot més agosarats, els quals anunciaven el tancament de la línia, com va succeir en el mandat de Francisco Álvarez Cascos al capdavant del Ministerio de Fomento (2000–2004).

La manca d'inversió i un cert estat d'abandó, sumat a aquestes amenaces intermitents que s'han anat repetint, convertien aquell rumor en una possibilitat real. Per aquest motiu la societat va reaccionar llavors.

Aquell fet puntual, però, va unir la gent de Torelló per anar més enllà. Aquest cop havia estat una suposada amenaça de tancament, però qui assegurava que no podria tornar-se a produir un fet similar? Com hem dit: amenaces de tancament intermitents; un clar despropòsit en la inversió; sumat als últims anys de crisi amb retallades als serveis públics, tot plegat donava per tot tipus de sospites. A partir de llavors el col·lectiu ha crescut en nombre d'activistes, com també en representació territorial. I sí, els cerdans també hi som.

Aquest, però, és l'activisme recent de la línia R3. Tenim ben present l'exemple de la transpirinenca, una associació que ha reivindicat la millora de la línia des de fa anys. Joan Vilalta, president durant molts anys d'aquesta associació, ens explicava el 3 d'octubre d'enguany les vegades que els membres de la transpirinenca havien reivindicat noves inversions en aquesta línia com mirat d'evitar el seu tancament. Una activitat que almenys es remunta a la dècada dels 90. Aquesta forma d'activisme i reivindicació curiosament va gestar-se des del món patronal, i no des de l'activisme d'esquerres i associacionista al qual estem acostumats. Els líders de l'associació són un grup d'empresaris que entenen aquesta línia com un motor econòmic del territori i aposten clarament pel ferrocarril com un

mitjà de desenvolupament. Majoritàriament també ells s'han encarregat de reivindicar que els intercanvis amb els trens francesos siguin més fàcils. Aposten per aprofitar l'estructura existent per realitzar una connexió entre Barcelona i Tolosa de Llenguadoc amb una gran via de connexió entre aquestes dues ciutats importants del sud d'Europa.

La transpirinenca i el Sr. Vilalta des de Foment del Treball havien parlat amb ministres com Josep Borrell a inicis de la dècada dels 90 o fins i tot amb Álvarez Cascos per a fer-lo desistir de les seves amenaces de tancament o per reclamar una millora en el finançament. Vilalta en aquella conferència deia que se sentia orgullós del que havien fet i que havia valgut la pena. És molt probable que la trajectòria de la transpirinenca hi hagi influït. D'altres fets segurament hi han tingut a veure, com per exemple els canvis en el color del govern. Una millora més substancial de la xarxa de Rodalies va arribar amb el mandat socialista a partir de l'any 2004, consumant-se la millora d'estacions, de catenàries i travesses farà cosa de sis anys.

Malgrat tot, la línia R3 en particular i la nostra xarxa de Rodalies en general parteixen d'una mancança crònica de finançament i de problemes sobre els quals les administracions hi actuen amb franca lentitud o qui sap si amb certa desídia. Els problemes principals són: la durada del trajecte i els retards; la seva poca fiabilitat i una graella horària problemàtica; la poca accessibilitat en els trens i de les estacions com també el poc manteniment d'algunes d'elles; i en general una manca important de manteniment i d'inversió a tota la infraestructura ferroviària.

Parlem d'una línia que per la seva morfologia ja parteix d'unes condicions difícils. En primer lloc, inicialment va obrir-se per extreure carbó de les mines d'Ogassa. En plena segona industrialització, la indústria catalana necessitava carbó i buscava al seu territori fonts energètiques properes i que abaratissin el cost final del producte i el fessin més competitiu. Val a dir que les mines catalanes sempre van donar un carbó

de poca qualitat i que moltes vegades l'opció més adequada va ser l'emplaçament de colònies industrials a la vora dels rius o bé importar directament el carbó d'altres llocs.

Posteriorment, el ferrocarril va continuar-se construint a la dècada dels anys vint més amunt de Ripoll i va construir-se el tram que avui coneixem com a transpirinenc. Sens dubte fou el més difícil, però va comportar esbrar tota la capacitat tècnica i intel·lectual de l'ésser humà per tal de salvar pendents aparentment insalvables. Una mostra d'això va ser el túnel del cargol, que tal com la mateixa paraula ens defineix va prendre la forma d'aquest mol·lusc per tal de salvar el fort desnivell. Finalment, el tren arribava a la Cerdanya l'any 1922.

Així doncs, es configurava la morfologia d'aquesta línia: una línia fèrria que cobria gairebé uns 200 km i que havia de salvar un terreny muntanyós i costerut, especialment quan ha de travessar les zones més altes de la serralada pirinenca ubicades a la Cerdanya. Aquestes característiques han acompanyat la línia fins al dia d'avui. Així doncs, tenim una línia que ha de recórrer una gran distància, ha de salvar un desnivell important i ha de patir la climatologia més rigorosa.

Aquestes característiques pràcticament no han canviat fins al dia d'avui i continuen sent un problema que fa alentir el tren, o fins i tot irrompre el servei en algunes ocasions. També els forts pendents priven de la renovació dels trens. Les noves fornades de trens que va proporcionar ADIF, els models *Civia*, els quals són els més moderns i adaptats, no són capaços per la seva amplada de poder passar pels túnels. El disseny del propi tren tampoc permet que la seva maquinària pugui fer front als forts pendents d'aquesta línia, la qual li falta poc per a ser considerada un cremallera. Sens dubte són els pendents més forts de tota la xarxa de rodalies de Catalunya. Amb això, la línia gaudeix de la flota més vella de la xarxa, amb els trens de la sèrie 447. Això en dificulta la renovació de l'accessibilitat.

Evidentment el relleu i en alguns llocs perillosos on passa el tren fan disminuir la velocitat dels combois, una mitjana de velocitat que se situa als 50 km/h. Tot plegat, doncs, en repercuteix a la durada del trajecte, com també en la seva fiabilitat.

En això evidentment també hi té a veure la inversió, la qual ha estat un mal endèmic possiblement ja des de la seva construcció. Si s'hagués invertit més en

seguretat, i això implica sobretot la tala d'arbres o bé assegurar talussos, els trens haurien pogut passar per trams amb més rapidesa. Alguns projectes de millora de la seguretat actualment s'executen o estan en licitació. En aquests casos hem pogut veure accidents com els de l'arbre que va caure a l'alçada de la locomotora i que va ferir greument un dels conductors del tren i que li va fer perdre una cama¹. Tot plegat conseqüència d'un temporal. Insistent amb els problemes de seguretat, també s'ha tardat molts anys a començar a substituir els perillosos passos a nivell, tant per les carreteres que creuen la línia, com els passos a les estacions. Aquests passos a nivell han provocat víctimes, tant de persones que volen travessar la via amb el seu vehicle, com dels que volen travessar-lo per anar a una altra via de l'estació. D'aquest últim cas n'hem tingut víctimes molt recents. Tot i haver-se resolt en bona mesura, encara és un problema present en alguns llocs².

El finançament de la línia, i la política vers els ferrocarrils, però, no s'entén sense explicar el context polític espanyol i català. El ferrocarril ha estat gestionat des del franquisme, l'any 1941, per RENFE.

RENFE, l'operadora del ferrocarril estatal, i que n'ha tingut sempre el monopoli, ha estat àmpliament criticada pel seu servei, des de ja fa moltes dècades. L'última gran reorganització del servei va ser quan RENFE va dividir l'empresa pública en ADIF, que s'encarrega de les infraestructures, i RENFE Operadora, que s'encarrega del servei l'any 2005. Precisament aquesta decisió va venir marcada pel fet que la UE obligava a Espanya a complir amb la normativa de liberalització del mercat del ferrocarril.

D'altra banda, hem d'esmentar les iniciatives de l'autogovern català de la democràcia per a la cessió de la gestió de Rodalies. Ha estat una vella reclamació dels partits catalanistes de l'arc parlamentari i que sembla que havia de secundar el partit socialista. En temps del govern tripartit es van acordar millores del finançament com també un traspàs parcial de les competències a la Generalitat. Aquestes competències són

¹ *La Vanguardia*, *Ferit el maquinista en descarrillar un tren per un arbre caigut [en línia]* [Consulta 25/11/15] <http://www.lavanguardia.com/vida/20141209/54421230422/ferit-el-maquinista-en-descarrillar-un-tren-per-un-arbre-caigut.html>

² *Nació Digital*: *Ferida molt greu una noia atropellada per un tren a l'estació de Torelló [en línia]* [Consulta 25/11/15] <http://www.naciodigital.cat/osona/noticia/46638/ferida/molt/greu/noia/atropellada/tren/estacio/manlleu>

molt limitades i gairebé tan sols tenen competència sobre horaris i tarifes. Les inversions les decideix el Ministerio de Fomento i les gestionen ADIF i RENFE Operadora.

La política ferroviària del govern estatal des de ja fa dècades ha prioritzat indubtablement l'AVE. El tren bala en diversos sectors de la política espanyola s'ha vist com un element per a la cohesió i la connexió de les diferents províncies cap a l'estat central. No és cap novetat, de fet, aquesta radialitat de l'estat vers Madrid, ja que porta gairebé més de quatre segles practicant-se. La concepció política d'Espanya ha estat des de la dècada dels anys 70 del segle XIX assimilar-se al model d'estat francès, talment a partir del que va concebre's a partir de la tercera república francesa, un model centralista i uniformitzador. Per dinàmiques històriques pròpies, aquest model mai s'ha acabat d'assolir. És un model, però, encara vigent i que hi ha partits polítics i personalitats polítiques decidides a emprendre aquesta centralització estatal. Només cal veure les iniciatives del Partit Popular en el seu últim govern (2011-2015). També en els partits polítics de nova fornada com Ciutadans. La nova política de centre dreta creu que les solucions passen per un Estat més fort.

El model federal sembla més aviat una quimera que una realitat en el pensament polític espanyol, malgrat que hi hagi partits polítics que ho defensin. Sembla que el PSOE, el partit més gran i tradicionalment federal de l'esquerra ha demostrat, en el context del procés d'independència de Catalunya, que la seva posició federal era més aviat retòrica que no pas una ferma voluntat de voler-ho ser. En els últims anys hem pogut veure que tanquen files al voltant de la monarquia, de la constitució i del model econòmic i polític espanyol, això sí, acceptant una reforma que ells proposaran i que sembla molt poc concisa.

D'altres partits com Izquierda Unida han tingut poca influència per tal de demostrar aquests plantejaments, malgrat que tampoc s'han mostrat com uns defensors aferrissats. PODEMOS, el partit sorgit com a renovador des de l'esquerra sembla tenir una mentalitat alternativa. Aparentment són republicans, com també defensors d'una Espanya federal, amb un reconeixement a les nacionalitats i al dret d'autodeterminació. Es veurà com evolucionarà, però la credibilitat és dubtosa tenint en compte que partits que prome-

tien el mateix han fracassat estrepitosament i fins i tot han enganyat vilment el seu electorat, és el cas del PSOE. El repte de Podemos és gegantí, i seria la primera vegada a la història que un model així prevaldria sobre l'altre. Amb tota probabilitat Podemos es quedarà sol defensant aquest model. Així doncs, concepció política de l'estat i les infraestructures van lligades de la mà i la primera plasma damunt de la geografia el model d'estat que vol.

D'altra banda, hi ha països on també una concepció radial de les infraestructures ha vertebrat el país, però a més, curiosament Espanya ha estat des de ja fa més d'una dècada un cas paradigmàtic en la seva política ferroviària. Ha primat l'AVE i aquesta ferma voluntat d'unir totes les províncies amb la capital. És, doncs, tal com dèiem una projecció de model centralista, però que a més vol realitzar aquesta connexió amb el menor temps possible. Els rànquings ja són prou coneguts. Espanya és el segon país del món en quilòmetres de via de tren de gran velocitat i a una llarga distància de la tercera posició. Només ho supera la Xina, que en ser un dels països més extensos del món és lògic que faci un munt de quilòmetres de tren de gran velocitat per unir punts molt allunyats del país. A Espanya, els informes econòmics i d'experts en infraestructures han alertat de la poca viabilitat d'aquestes inversions, que tenen uns grans costos de construcció, però també de manteniment. És més, el decalatge entre la inversió en Rodalies i en l'AVE



és molt gran. Al pressupost d'aquest any 2015, sembla que un 70% ha estat destinat a l'AVE, mentre que la resta ha estat invertit a les Rodalies de tot l'Estat. A més, sembla que tampoc s'inverteix per igual a tots els territoris. Per exemple, els trens de Rodalies de l'àrea metropolitana de Madrid són exemplars, mentre que en altres punts les inversions estan sota mínims.

I parlant de projectes polítics, com es contemplen les Rodalies de Catalunya des d'una hipotètica Catalunya independent? L'independentisme polític i fins i tot el catalanisme no sobiranista sempre ha lamentat l'estat dels Rodalies, els problemes que arrossega la xarxa i la reclamació d'una cessió de les competències. L'entesa i el diàleg és difícil. En pocs anys hem vist com l'estació de la Sagrera restava paralizada per la crisi i com després es prometia una partida pressupostària, per acabar veient finalment com es torna a tancar l'aixeta davant de la indignació de la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Barcelona.

El model polític català a penes ha pogut plasmar la seva idea política en les infraestructures. Certament el model català també és bastant radial pel que fa al territori i a l'àrea metropolitana de Barcelona. Més que d'una concepció política aquest fet s'ha efectuat perquè Barcelona ha liderat la capitalitat econòmica del seu rerepaís, i moltes de les infraestructures inicialment construïdes amb capital privat consideraven en primer lloc, evidentment, la rendibilitat econòmica d'aquestes. Malgrat tot, la Generalitat en aquests casos ha donat mostres de voluntat de canviar amb un model centralista i fins i tot sembla gestionar amb eficàcia Ferrocarrils de la Generalitat. La icona del model català és l'eix transversal, o també podem posar d'exemple la nova R8 de Rodalies. Malgrat tot, la seva capacitat de decisió ve limitada pel finançament i les decisions de Foment. Pel que fa a les Rodalies, aquesta entesa a més s'ha de lligar entre l'operadora, RENFE, i la gestora d'infraestructures, ADIF. I com hem vist en el cas de la Sagrera o en altres, hi ha reiterades promeses i múltiples incompliments, sumats a la lentitud de l'Administració pública, amb la qual cosa fan perllongar els problemes diaris dels ciutadans.

Sembla, però, que la voluntat dels partits polítics independentistes és realitzar un canvi en aquest model. Certament, sigui quin sigui el model a seguir implica un canvi, ja que el punt de vista és diferent vist des de Madrid que vist des de Barcelona. Encara



que s'actui en un sentit centralista, Barcelona com a capital mirarà de fixar-se també i prioritzar les seves connexions exteriors com una ciutat cosmopolita que ja és, com també amb el seu interior. Però quin model voldrà fer Catalunya? Respectarà les províncies o realitzarà un model de les ja planejades vegueries? Sigui quin sigui segurament implicarà una revisió i un punt de vista diferent del model que tenim actualment de la infraestructura que ja s'ha començat a plasmar. Aquest model dependrà de la forma com es configuri aquest hipotètic estat.

La nostra línia de rodalies, però, parteix d'unes mancances ja cròniques. D'unes reformes que s'apliquen amb lentitud. Sens dubte les rodalies són més usades que l'AVE, per a realitzar milers i fins i tot milions de desplaçaments a l'any. Les línies d'AVE fins i tot en alguns casos s'han de tancar. O fins i tot s'han inventat maneres d'incentivar que la gent es mogui amb AVE com és el cas de la iniciativa turística de l'AVE *experience*. Els ciutadans que ens desplaçem per a treballar o estudiar, els qui ho fan per lleure, per a visitar familiars o buscar serveis a la ciutat no utilitzen l'AVE. Informes recents deien que fins i tot l'AVE Barcelona-Madrid podria ser perfectament prescindible i que no és ni de bon tros rendible. La gent es relaciona a més curta distància i s'hauria de prioritzar

el transport més proper. Jo tan sols he agafat una vegada l'AVE, fa cosa de sis anys, i per pur oci. Tant jo com segurament moltes persones hem viscut aquesta situació i en canvi hem agafat centenars de cops un tren de rodalies.

Hem parlat llargament de la morfologia de la línia, del context polític en que estan envoltades les infraestructures, però ara cal parlar del propi tren. Com a cerdà i com a usuari habitual tan sols això és una perspectiva personal. Parlo com a estudiant i treballador que ja fa cinc anys que almenys dos cops per setmana ha d'utilitzar aquesta línia. Hi he passat de tot i hi he vist de tot.

Què necessitem per un tren del futur i per un tren del segle XXI? Serà necessari abordar, com a gran qüestió el desdoblament de la via. Sembla que això està en procés, però fa molts mesos que no apareix cap mena de notícia, sembla que la qüestió s'allargarà. El desdoblament evitaria les esperes dels trens a les estacions per a deixar pas als altres combois i en podria millorar el temps del recorregut. Però si bé cal desdoblar la línia R3, també calen actuacions urgents als túnels de Barcelona, els quals estan col·lapsats. El col·lapse es deu a que la infraestructura està amortitzada completament. Això també fa que els trens s'hagin de parar per donar pas, a més de fer la seva parada obligatòria a les estacions, i fa que l'entrada a Barcelona sigui lenta. Una millora també faria disminuir el temps de recorregut. Hem de ser conscients, però, que els quilòmetres són molts, i que tampoc mai podrem fer una línia d'alta velocitat. Almenys esperem que puguem arribar a les dues hores de trajecte. En combois i estacions cal fer moltes millores. Per exemple a Alp caldria algun lloc on la gent pogués aixoplugar-se millor, o fins i tot realitzar-hi una correcta il·luminació i sobretot permetre que les andanes estiguin al nivell dels trens.

Caldria també millorar els trens. Les últimes reformes són insuficients. Cal revisar que es fa amb els porta esquís i els porta bicicletes. Els primers estan infrautilitzats perquè la gent tem que els hi robin si els deixen allà. D'altra banda, un dels principals usuaris del tren a la comarca de la Cerdanya són els estudiants, com en moltes d'altres línies. Necessitarien Wifi per a treballar, una promesa de RENFE que mai s'ha acomplert; Taules per a poder-hi treballar. Caldria adaptar els trens, tal i com hem dit, per a persones

amb mobilitat reduïda: igualar les andanes a l'alçada dels trens, plataformes elevadores, zones on aparcar cotxets o cadires, llocs a on poder posar les maletes més pesants sense fer un gran esforç; adaptar els lavabos, etc. Hem d'enumerar totes les actuacions de seguretat: passos a nivell, tala d'arbres, assegurar talussos i zones de risc de despreniments. Això també faria que el tren pogués anar més ràpid. Hem de millorar la infraestructura que serveix l'energia a la línia i evitar així les baixades de tensió que sovint es produeixen, i per tant, l'alentiment del trajecte. A nosaltres els cerdanes, tenim moltes coses en comú que ens uneixen amb la lluita conjunta amb la resta de la línia. Sabem que les millores a molts punts d'aquest trajecte ens afecten també a nosaltres, i més pensant que som al cap de tot de la línia.

Hem d'esmentat també la discriminació que hem patit amb les tarifes. Han de tornar els bitllets per a infants, també volem que se'ns apliquin tarifes integrals per a rodalies i transports metropolitans, com tenen al Ripollès i a Osona, i que incomprendiblement no han agafat les quatre últimes i úniques estacions cerdanes de la línia: La Molina, Alp, Puigcerdà i la Tor de Querol. Han promès que amb la nova T-mobilitat això es podrà resoldre, però malgrat que se'n parla encara no es pot aclarir com funcionarà aquesta T-mobilitat.

Els propers anys tocarà continuar prenent paciència. No sembla que els problemes puguin tenir una solució gaire ràpida. La lentitud de les millores i els baixos pressupostos no hi ajudaran. Una solució més ràpida haurien pogut ser els Jocs Olímpics, però per ara semblen descartats. Veurem com acabarà el dilema de model d'estat i si Catalunya emprendre o no el seu camí cap a la independència. Amb tot, podríem veure ben aviat canvis de model i d'una diferent concepció vers les xarxes de ferrocarril i la relació entre centre i perifèria. Aquesta transició política, vagi on vagi, no ajudarà a fer més ràpides les coses i per tant, com dèiem, caldrà agafar bones dosis de paciència i ser conscients que durant molt de temps veurem el tren com el veiem ara.

Querol

_REVISTA
CULTURAL
DE Cerdanya

NÚM. 17
HIVERN 2015



Grup de Recerca
de Cerdanya