

## CAP. 2: EL TREN TRANSPIRINENC



Esquiadors a la Molina en una imatge de finals dels anys vint.

Esquiadors a La Molina, finals dels anys '20. Foto d'Adolf Zerkowitz



Josep-Ma. Guilera i Albinyana (1899-1970), alpinista i esquiador, autor d'importantes obres de muntanya i història pirinenca,, com ara "Excursions pels Pirineus i els Alps", "Carnet d'un esquiador (1915-1930)", "El Pirineu a trossos", "Una història d'Andorra", "Unitat històrica del Pirineu"...

Però encara el principal problema d'arribar a La Molina, i fins el 1922, és la manca d'una carretera arreglada (la de Toses acostuma a estar impracticable a l'hivern, no va més enllà de la Colladeta i encara no hi havien llevaneus) o una infraestructura adequada per el transport dels esquiadors fins a Cerdanya. No queden ja restes en actiu, quan arriben els primers esquiadors, de les dues serradores de fusta que hi havia al s. XIX (fins a 1910), i que tenien "molines", màquines mogudes per l'aigua del Riu Fred de La Molina, i que donaren nom a la vall, per sota del dolmen del Paborde (descobert als '50 i restaurat als '80). L'historiador Manel Riu trobà als arxius de la catedral de La Seu d'Urgell que *"la muntanya i el bosc d'Ovella (l'actual La Molina) pertanyia al Senyor del Paborde de Lillet, i posseïa una casa i una molina de serrar troncs"*. Parlem d'en Pere de Lussana, la família del qual era propietària des del s. XIV de la baronia de Saltèguet, Ovella i Segremorta, i que ho va vendre tot el 1893 a la vila de Puigcerdà, convertint Alp en lloc reial de la vegueria de Puigcerdà.



1915, el Taga (la vall de Ribes)

Sols es podia arribar amb carruatges o jardineres fins a la collada, i pagant un peatge (tots, menys els ases o rucs catalans que traginaven pes de mercaderia) et retiraven la cadena del pontatge per a pujar cap a Les Colladetes, a Toses (fixeu-vos si en fa d'anys que els

catalans paguem peatge, “*per se*” o per a accedir a la Cerdanya!!!). El peatge durà fins que el tren i la carretera fins a Puigcerdà foren un fet, i la recaptació s'emprava per a pagar a mossos el mantenir net de neu, pedres i fang el pas d'Alp a La Molina per part dels prohoms de la comarca.

La “diligència” de “*La Ceretana*” (com, p. ex. la que duia, amb un ruc, el “*Penitent*”, al davant, n'Antoni Sanmartí Roca, que no es deixava fotografiar i acabà enterrat en una fossa comuna per una sola pesseta), de Ripoll a Puigcerdà passant per l'antic hostal de Can Cargol, a la collada o, sis quilòmetres de camí més tard, l'hostal vell de La Molina, a prop de l'actual estació de tren, on rellevaven els tirs de cavalls o mules, i els viatgers aprofitaven per a estirar les cames i prendre un refresc a la cantina, en quasi sis hores de camí, o l'”*Auto Pujol*” més tard, ja motoritzat, eren els principals mètodes emprats per a pujar gent, si bé eren encara dues hores de camí, encaixonats, patint el fred i els sotracs constants, que, malgrat tot, no feren mai perdre les ganes a una colla de pioners de l'esquí que es delien per aprofitar aquesta mateixa ruta com a descens improvisat d'esquí quan les grans nevades impedièn fer el salt al fons de la vall.



1919, arribada de l'Auto Pujol, dalt a Toses

Per a molts, La Molina no era llavors res més que una vall llunyana desproveïda del mínim interès, com es comenta a “*Pilar Prim*”, del novel·lista tarragoní Narcís Oller, autor

de “L’Escanyapobres” o “La Febre d’Or”, si bé d’altres com l’avi de l’expresident de la Generalitat, el poeta Joan Maragall, autor de “La Vaca Cega” o “Nàusica”, mossèn Cinto Verdager, autor del poema èpic “L’Atlàntida”, o en Prudenci Bertrana, narrador, periodista i professor, ens presentaven La Cerdanya com el lloc idoni per anar a prendre les aigües, cantant les meravelles de Puigcerdà, Llívia o el Cadí, entre d’altres, fent que s’anés posant a poc a poc de moda.



1918, reposant forces

Però el moment més important arriba el 1922-23, quan es forada la muntanya per al tren transpirenenc, “*Ferrocarril Transpirenaico Ripoll-Puigcerdà*”, que ja havia arribat el 1876 a Vic i el 1880 a Ripoll. El 1912, després de l’acord entre Espanya i França per a travessar el Pirineu per tres llocs (Canfranc, a Osca, la Pobla de Segur i túnel de Salau, al Pallars, i Ripoll-Puigcerdà-La Tor de Querol, a la Cerdanya), i en quedar desertes les subhastes destinades a adjudicar les obres del projecte a la iniciativa privada, l’administració central reprèn les obres.

El 1916 s’arriba a Ribes, on practicaven ja *skijøring* amb cavalls (esquiar arrossegat per els equins, gossos, etc.), o *luge* (trineu), com a Camprodon, i el 1920 a St. Cristòfol de Toses, Es construeix també el segon tram de carretera de la collada de Toses a Puigcerdà, i així l’hostal vell perdrà el seu monopoli i el seu peatge, si bé continuarà existint fins a ser cremat per un incendi als anys ’60.



Tren de vapor de finals dels '20 arribant amb esquiadors



Una colla d'esquiadores a finals dels '20