

**Pierre CAZENOVE; André DURBAN *et al.* (2012-19). *Les Carnets du Train Jaune*. Canet de Rosselló: Talaia, 8 vol.**

**Daniel Paül i Agustí**

*Departament de Geografia i Sociologia  
Universitat de Lleida*

Són diverses les obres que han tractat sobre el ferrocarril en els seus diversos vessants. Ara bé, són més escasses les col·leccions que se centren en analitzar en detall una única línia ferroviària. Aquest és el cas que podem trobar a *Les Carnets du Train Jaune*. Una col·lecció de vuit volums focalitzats en el conegut com a Tren Groc de Cerdanya. Una línia d'extensió relativament modesta; 63 quilòmetres des de la vila de Vilafranca de Conflent (encara que formalment l'estació se situï al terme de Fullà) a la Tor de Querol. Però una línia amb una gran rellevància tant des del punt de vista geogràfic, com també tècnic, turístic o cultural.

La planificació del Tren Groc té el seu origen l'any 1900, quan diversos actors locals van impulsar una línia pensada per desenclavar diversos nuclis del Conflent i de l'Alta Cerdanya. Cal imaginar la dificultat que representava per a aquestes comarques de muntanya poder comerciar, especialment durant els mesos d'hivern, amb el seu entorn més proper.

El primer repte de la línia fou l'orografia de la zona. No en va, la línia parteix dels 427 metres de Vilafranca per arribar als 1.231 metres de la Tor de Querol. A més, travessa l'estació de Bolquera-Eina, la més alta de la xarxa ferroviària nacional francesa, a 1.592 metres. Van caldre més de 650 projectes d'enginyeria i superar diversos entrebancs per a poder, l'any 1910, inaugurar el tram Vilafranca-Montlluís, el 1911 fer el mateix amb el tram fins a la Guingueta d'Ix, i finalment acabar la línia a la Tor de Querol l'any 1927. D'aquesta manera el Tren Groc acabaria connectant al llarg d'aquella dècada amb la línia del transpirinenc oriental. Un fet que generaria la curiositat d'una estació, la de la Tor de Querol, amb tres amples ferroviaris; ample estàndard en la línia procedent de Tolosa, ample ibèric en la línia de Ripoll i amplada mètrica en la línia de Cerdanya.

Aquest apartat més històric de la línia el trobem al primer volum, *Quand naissait le Train Jaune*. Escrit per Jean-Louis Blanchon, professor jubilat i estudiós amb múltiples obres dedicades a la regió, i Pierre Cazenove, també professor jubilat, i un dels impulsors de la col·lecció. Aquest volum analitza d'una forma força tradicional la construcció de la línia. De fet, el text reprèn una recerca

de Blanchon, de 1974, enriquida amb abundants imatges d'època. En aquest volum es posa una especial atenció als canvis que el ferrocarril va suposar per a aquestes comarques de muntanya. Aspectes com l'arribada de grans volums de treballadors per a la seva construcció, però també transformacions en diversos sectors econòmics, com l'agricultura o l'impuls al turisme.

Els altres volums de la col·lecció presenten un enfocament més temàtic. És el cas del sisè volum, *Le Viaduc Séjourné et autres ouvrages d'art*, i del segon, *La construction du pont Gisclard*. Aquests dos volums, escrits per Cazenove, posen l'accent en els aspectes més tècnics dels dos principals reptes d'enginyeria que va superar el traçat. Es tracta dels dos ponts que superen la vall de la Tet a Fontpedrosa el primer, i entre Sautó i Planès el segon, i que reben els noms dels enginyers que els van dissenyar. Una mostra de la importància d'aquestes construccions és que totes dues estan classificades com a monuments històrics des del 1994 i 1997 respectivament.

No deixen de ser, no obstant, dues construccions completament diferents. El viaducte Séjourné, amb els seus setze arcs, es considera un dels darrers grans ponts construïts amb pedra tallada. De fet, presenta la innovació de l'ús del formigó armat a la part superior, corresponent a la plataforma ferroviària. Un aspecte que anuncia la irrupció de les construccions totalment en formigó. En canvi, el pont Gisclard, representava una tecnologia clarament innovadora, la dels ponts suspesos rígids indeformables, adaptats al pas dels pesats combois ferroviaris. Les seves torres metàl·liques de 30 metres, col·locades sobre pilars



de pedra de 30 metres suplementaris, fan que aquest sigui un dels punts visualment més importants per als turistes que viatgen, en els mesos d'estiu, als cotxes descoberts de la línia.

L'aspecte tècnic també es troba present al quart volum, *31 octobre 1909, chronique d'une catastrophe annoncée*. Aquest volum, escrit per Pierre Cazenove i Maxime Dumas, se centra en analitzar l'accident del Pallat. La font principal n'és l'informe d'època de l'accident realitzat pels experts, localitzat als Arxius Departamentals de l'Erau. L'accident ocorregué després de finalitzar amb èxit les proves de càrrega del pont Gisclard. Un dels trens, fortament carregat i incapaç de frenar, s'estavellà aproximadament a un quilòmetre del pont. En l'accident moriren sis persones, entre elles l'enginyer Gisclard, i diverses persones resultaren ferides.

Més enllà dels aspectes tècnics aquest volum també presenta una altra conseqüència derivada de l'accident: l'enfrontament polític sobre com s'havia d'ordenar el territori. Un enfrontament on destacaren d'una banda Victor Dalbiez, polític del partit radical socialista, i de l'altra Emmanuel Brousse, de centre, i gran impulsor de la línia de Cerdanya. En relació amb aquest darrer personatge cal assenyalar que l'any 1930 es va aixecar a les envistes de Montlluís (terme de la Cabanassa) un monument a la seva memòria, amb la il·lustrativa llegenda: "Au bienfaiteur de la Cerdagne, au défenseur de la viticulture, à l'apôtre des économies, au ministre mort pauvre" [al benefactor de la Cerdanya, al defensor de la viticultura, a l'apòstol de l'economia, al ministre mort pobre].

Aquesta visió que combina els aspectes tècnics amb els més relacionats amb l'ordenació del territori també es constata en dos volums més, dedicats aquest cop a l'estany de la Bullosa. Es tracta dels volums tres, *Les Bouillouses, l'hydroélectricité et le génie des homes. De la genèse a 1910* i cinc, *Les Bouillouses. L'hydroélectricité et le génie des homes. 1910-1923*. Els dos volums estan escrits per André Durban, qui va ser cap d'electromecànica de la vall de la Tet.

A priori podria sorprendre que una col·lecció dedicada al ferrocarril dediqués dos volums al que avui en dia és un espai protegit, inclòs a la xarxa natura 2000, format per llacs als peus del Carlit. Ara bé, una de les innovacions del Tren Groc fou estar electrificat, per un tercer carril, des dels seus inicis. A principis del segle xx aquest fet implicava trobar fonts per produir l'electricitat que consumiria la línia. Com a conseqüència, la construcció de la línia anà acompanyada d'un conjunt de grans obres hidroelèctriques, amb el punt central a la Bullosa.

Fou necessària la construcció d'una reserva d'aigua que garantís el funcionament continu d'una central elèctrica. La decisió dels tècnics fou transformar l'estany natural existent en llac artificial, gràcies a la construcció d'una represa. L'impacte de l'obra, però, anà més enllà de la simple represa. Implicà l'obertura de noves carreteres i també permeté garantir un flux d'aigua suficient per a regar les planes del Rosselló. D'aquests dos volums, el primer se centra més en aspectes constructius i de la vida a peu d'obra. El segon, en canvi, analitza els

primers anys de funcionament, amb especial atenció a les centrals hidroelèctriques de la Cassanya i Fontpedrosa.

Els dos darrers volums de la col·lecció ofereixen una visió territorial on es contextualitza la línia de Cerdanya dins de la xarxa de transport que la va motivar. Aquest és el cas del volum set, *La Ligne de Perpignan à Villefranche. Prélude de la ligne de Cerdagne*. L'autor, Jean Castex, és l'actual primer ministre de França; a més de ser estudiós de la història local ha estat alcalde de Prada (2008-2020). En aquest volum es descriu la construcció del tram des de la capital departamental a Vilafranca de Conflent. La construcció d'aquest tram, malgrat tenir només 41 quilòmetres de relleu relativament fàcil, es prolongà de 1863 a 1877. El volum analitza l'obra des del punt de vista polític, de finançament, de traçat, etc. També de les possibles altres línies que haurien pogut desenvolupar-se al departament, però que van quedar en projecte. És per tant, un bon exemple d'aproximació al context històric que va propiciar el Tren Groc.

Finalment, al darrer volum, el vuitè, *Les Chemins du fer. Activité minière en Conflent*, l'autor Christian Puységur, professor i autor de diversos llibres d'història local, analitza el gran nombre de petites línies mineres que conflüen a la línia del Tren Groc. No hem de passar per alt que, malgrat que en l'actualitat aquest ferrocarril és només de passatgers, en el passat va tenir una important funció de cara a l'exportació del mineral del Conflent, especialment del ferro del Canigó. Antigues estacions avui convertides en baixadors quasi abandonats, com Joncet o Serdinyà, així com la pròpia estació de Vilafranca, van tenir en el passat una atregada activitat relacionada amb el transport del mineral. La completa desaparició d'aquesta activitat ha comportat que en l'actualitat, malgrat alguns esforços puntuals com el museu de la mina a Escaró, tota aquesta tradició industrial tendeixi a passar força desapercebuda.

En resum, ens trobem davant d'una obra que a través dels seus vuit volums analitza, amb un grau de detall important, un conjunt d'aspectes amplis relacionats amb el Tren Groc. Si bé és cert que la redacció d'algun dels apartats pot arribar a ser excessivament descriptiva, en termes generals l'obra aporta una visió molt interessant sobre la línia, amb múltiples lectures possibles tant des del punt de vista acadèmic (amb un conjunt notable de citacions bibliogràfiques), com més nostàlgica, gràcies a les múltiples i ben seleccionades fotografies incloses a tots els volums.

A nivell temàtic, i malgrat algunes referències puntuals fetes sobretot al primer volum, potser es trobaria a faltar alguna referència més àmplia al paper que la línia va tenir en el desenvolupament turístic de l'àrea. El Tren Groc va contribuir a desenvolupar un sector, el del turisme, que avui té un paper molt rellevant en aquestes comarques. Per exemple, l'arribada del tren està directament relacionada amb la creació del Grand Hotel de Font-romeu, impulsat per la Compagnie des Chemins de Fer du Midi o amb la creació de trens que permetien fer el viatge semidirecte entre París i aquest municipi. Uns temes que podrien ser objecte d'algun futur nou volum de la col·lecció.

Finalment, l'obra també es pot llegir amb un caràcter reivindicatiu. Si bé actualment el Tren Groc transporta uns 150.000 passatgers anuals, i hi ha diverses inversions en marxa, la majoria dels seus viatgers són turistes que l'utilitzen en època estiuenca. Aquest fet fa que de forma recurrent es parli de limitar, a vegades suprimir, els trajectes durant la resta de l'any. Un aspecte que li faria perdre el seu caràcter actual de tren regional, amb un paper important a nivell de cohesió territorial. Igualment, existeix el repte del manteniment del material ferroviari que hi circula, que en bona mesura data de l'època d'inauguració de la línia. Així, el llibre és una invitació a viatjar en aquest mitjà per reivindicar-lo, ja que com afirma un dels autors, Pierre Cazenove: "Saber més coses sobre la història del Tren Groc avui és garantir la preservació i la transmissió del seu patrimoni a les generacions futures".

### **Volums de la col·lecció, per ordre d'aparició:**

Jean-Louis BLANCHON; Pierre CAZENOVE (2012). *Quand naissait le Train Jaune* (Les Cahiers du Train Jaune; vol. 1).

Pierre CAZENOVE (2013). *La construction du pont Gisclard* (Les Cahiers du Train Jaune; vol. 2).

André DURBAN (2014). *Les Bouillouses, l'hydroélectricité et le génie des homes. De la genèse a 1910* (Les Cahiers du Train Jaune; vol. 3).

Pierre CAZENOVE; Maxime DUMAS (2015). *31 octobre 1909, chronique d'une catastrophe annoncée* (Les Cahiers du Train Jaune; vol. 4).

André DURBAN (2016). *Les Bouillouses. L'hydroélectricité et le génie des hommes 1910-1923* (Les Cahiers du Train Jaune; vol. 5).

Pierre CAZENOVE (2017). *Le Viaduc Séjourné et autres ouvrages d'art* (Les Cahiers du Train Jaune; vol. 6).

Jean CASTEX (2017). *La Ligne de Perpignan à Villefranche. Prélude de la ligne de Cerdagne* (Les Cahiers du Train Jaune; vol. 7).

Christian PUYSEGUR; Pierre CAZENOVE (2019). *Les Chemins du fer. Activité minière en Conflent* (Les Cahiers du Train Jaune; vol. 8).