

2004: UN ANIVERSARI FERROVIARI TRANSPIRINENC PER COMMEMORAR*

Centenari del tractat francoespanyol per als ferrocarrils transpirinencs 75 aniversari de l'eix ferroviari Barcelona-Toulouse-París

*Aquesta comunicació va ser publicada el juny de 2003 en el número 218 de la Revista de Girona (pp. 45-51), amb el títol "La connexió ferroviària transpirinenca Puigcerdà-la Tor de Querol".

Introducció

El ferrocarril torna a estar de moda després que la Unió Europea, mitjançant el llibre blanc sobre transport, amb l'horitzó de l'any 2010, ha apostat per aquesta tecnologia davant del repte de la sostenibilitat. Des de fa temps, nacions tan avançades com Suïssa han potenciat el tren com a alternativa a les carreteres i, avui dia, en aquest país, el trànsit ferroviari de mercaderies als Alps arriba al 83 %.

L'any 2004 es compliran 100 anys de la signatura del conveni francoespanyol que va fer possible els ferrocarrils transpirinencs, i també 75 anys que va inaugurar-se la connexió transpirinenca internacional Puigcerdà-la Tor de Querol; aquest esdeveniment va ser possible gràcies a la il·lusió i l'esforç d'uns ciutadans d'un i altre costat de la frontera i dels Pirineus. Amb la commemoració d'aquestes efemèrides es retria homenatge a les persones que ho feren possible, i al mateix temps serviria per fomentar les relacions transpirinenques i per reivindicar la potenciació de l'únic ferrocarril que, actualment, travessa la part central d'aquest massís, amb un recorregut que escurça en 100 km el viatge de Barcelona a París respecte al trajecte costaner.

El nostre escrit presenta una certa asimetria en estar més documentat l'àmbit català i espanyol que el francès. Aquesta mancança fóra bo que portés a fer un estudi més complet, que abastés la totalitat del ferrocarril transpirinenc a una i altra banda dels Pirineus. Aquí queda la invitació per si algú vol agafar el repte.

Aquest article pretén recordar la gestació del transpirinenc i els ponts de diàleg, entre persones d'una i altra banda de la frontera, que feren possible la realització de la idea.

La tecnologia, el ferrocarril i els Pirineus

La tecnologia, segons McLuhan, representa una extensió del sistema físic i nerviós per augmentar les capacitats i els reflexos. On es comença a veure millor aquest impacte de la tecnologia en l'augment de les capacitats de mobilitat i de comunicació d'idees és amb el ferrocarril i amb el telègraf elèctric, dues aportacions del segle XIX.

**Pere Jordi Piella
i Vilaregut**
*Alcalde de Ripoll
1979-1993*
*Coordinador de
El Ripollès Existeix*

L'esclat de la tecnologia en el segle XIX donà origen a una societat en la qual el món urbà s'imposà definitivament sobre el rural. Es diu que quan Cerdà va dissenyar l'Eixample de Barcelona, les formes i dimensions estaven inspirades per la màquina de vapor.

El primer ferrocarril començà a funcionar amb èxit al Regne Unit l'any 1825, entre Stockton i Darlington. Dins els dominis de l'Estat espanyol, la primera línia fèrria no es construí a la metròpoli, sinó a l'illa de Cuba, l'any 1837. A la península, no va ser fins al 1848 quan s'inaugurà la línia Barcelona-Mataró.

L'explotació del ferrocarril tingué a Espanya la màxima activitat constructora entre 1865 i 1875. Durant el segle XIX només es construïren dues línies transpirinenques, ambdues pels extrems del massís: Madrid-París per Irun, i de Barcelona a França per Portbou, inaugurades els anys 1864 i 1878 respectivament.¹

A partir del 1931 pràcticament ja no es construïren noves línies a l'Estat espanyol. S'atribueix a Prieto la frase "ni una peseta más para el ferrocarril".

El ferrocarril i els Pirineus centrals. Els transpirinencs²

L'any 1853 varen iniciar-se els primers estudis francoespanyols per a la creació dels ferrocarrils transpirinencs. Es proposaren deu línies, de les quals cinc circulaven per Catalunya. Aquestes eren:

- De Lanemesan i Arreu (Bigorra, Gascunya) a Salinas de Sin (Alt Aragó) pel coll de Salcort o de Pas.
- De Montrejeau-Marinhas (Llenguadoc) a Esterri d'Àneu (Pallars Sobirà) per la Vall d'Aran.
- De Saint Giron (Arieja) a Esterri d'Àneu (Pallars Sobirà) per Ost (Arieja) i el Port de Salau.
- D'Acs-dels-Tèrmes (Arieja) a Ripoll pel coll de Pimorent i la collada de Toses.
- De Prada de Conflent a Puigcerdà pel coll de la Perxa i la Cerdanya.

Les negociacions entre els Estats francès i l'espanyol per arribar a un acord i triar alguna o algunes de les possibles solucions varen portar a nomenar, l'any 1883, una comissió internacional.

La comissió francesa sol·licitava la construcció de dues línies transpirinenques:

- De París a Saragossa per Mauleon (Bearn) i el Roncal.
- De París a Cartagena per Saint Giron i Lleida.

La part espanyola era d'un altre parer i creia que ja n'hi havia prou amb un sol traçat de París a Saragossa per Oloron (Bearn) i Jaca (Alt Aragó).

Davant d'aquest desacord es decidí fer un estudi sobre el terreny, que donà el fruit d'un conveni internacional, signat a Madrid el 1885, que preveia un ferrocarril entre Lleida i

Saint Giron pel port de Salau. La intervenció d'enginyers militars va motivar un desacord total amb els enginyers francesos i els treballs es varen paralitzar.

Mentrestant, l'any 1844 s'havia aprovat la primera llei ferroviària espanyola, que originà una allau de sol·licituds de concessions. En dos anys se sol·licitaren 23 línies amb un total de 6.500 km. De tots aquests traçats, només quatre, amb un total de 186 km, s'arribaren a construir. A Catalunya, entre els anys 1844 i 1845, es van demanar i foren aprovades dues concessions: una entre Sant Joan de les Abadesses i Roses, i una altra entre Barcelona i Camprodon. Aquestes concessions, però, varen caducar sense ni tan sols començar les obres.³

Després de diversos intents per fer avançar els estudis, l'any 1903, i a proposta del govern francès, es reprengueren les converses. La redacció del pla definitiu va fer-se a París entre els dies 13 de juliol i 11 d'agost de 1904. El conveni es va signar, també a París, el 18 d'agost del mateix any.

Aquest document preveia construir, en el termini de deu anys, tres línies transpirinenques:

- De Zuera a Oloron, per Canfranc.
- De Saint Giron a Lleida, pel Noguera Pallaresa.
- D'Acs-dels-Tèrmes a Ripoll, per Puigcerdà.

Les prescripcions del conveni per aquesta darrera línia ja establien que s'havien de construir dues estacions, una en territori francès a la Tor de Querol i l'altra a Catalunya, a Puigcerdà. També disposava que ambdues estacions restarien unides per una via i que els trens francesos entrarien en territori espanyol i els espanyols en territori francès.

El mes d'agost de 1904, i pràcticament el mateix dia en què se signava a París el conveni ferroviari transpirinenc, va celebrar-se a l'ajuntament de Barcelona una assemblea solemne d'alcaldes catalans –amb una nombrosa representació dels pobles dels Pirineus– per tractar d'aquests projectes transfronterers. Va tenir lloc al Saló de Cent i hi concorregueren 200 persones. A més d'una vintena de regidors de la ciutat comtal, diputats i un senador, varen assistir-hi els presidents de les principals corporacions econòmiques i culturals de la Ciutat, entre elles el Foment del Treball, la Cambra de Comerç i l'Ateneu.⁴

Els dos Estats ratificaren el conveni al final de gener de 1907.

El ferrocarril d'Acs-dels-Tèrmes a Ripoll

El tren ja havia arribat a Ripoll i Sant Joan de les Abadesses l'any 1880. La línia fèrria va unir el ferrocarril de Barcelona a Granollers amb Sant Joan de les Abadesses aollint-se a una llei que afavoria els ferrocarrils miners, atès que l'objectiu, en aquest cas, era poder transportar el carbó de Toralles i Ogassa.

De la construcció del ferrocarril d'Acs-dels-Tèrmes a Ripoll cal destacar-ne els aspectes humans. Per això es glossen principalment les relacions transfrontereres a què va donar lloc aquest fet.

Rafael Gay de Montellà en narra alguns aspectes en el seu llibre *La Cerdanya*, i són principalment les seves descripcions les que guien bona part del text.⁵

La “moda” del ferrocarril que va envair la societat durant el segle XIX també va arribar a la Cerdanya, i era tema de conversa a les tertúlies del Casino de Dalt (el *Ceretano*). L’inici de la construcció, l’any 1904, del “carrilet de Bourg-Madame”, com s’anomenava a Puigcerdà el que bastia la Compagnie du Midi entre la Guingueta d’Ix i Vilafranca de Conflent, va augmentar el desig de disposar també d’un tren propi, i aquest havia de ser millor que el que avançava a l’altra banda de la frontera.

L’enginyer Pont i Constants feia freqüents viatges a la Cerdanya en què postulava per al seu projecte de ferrocarril. Havia de ser de via ampla i mogut pels salts d’aigua de la Vall de Ribes; en certa manera es devia haver inspirat en el sistema motriu del “carrilet de Bourg-Madame” projectat per ser alimentat per l’energia hidroelèctrica produïda per l’embassament de la Bullosa.

La signatura l’agost de 1904 del conveni pel qual els governs espanyol i francès es comprometien a construir el carril transpirinenc i que assignava una estació internacional a Puigcerdà, va acabar per convèncer els més escèptics i originà una eufòria comprensible. Era necessari col·laborar per agilitar el projecte, i per això s’havia de nomenar una comissió gestora. L’alcalde de Puigcerdà, Pere Puig, va convocar una sessió solemne a l’Ajuntament. Hi foren convidats els exalcaldes, els metges, els advocats i procuradors, la banca, els duaners i els pagesos. Tampoc no va faltar-hi la premsa, representada pel director de *La Voz del Pirineo*.

L’eufòria va augmentar quan, dies més tard, el ministre francès Mr. Delcassé –hom atribuït a aquest influent polític francès, natural de Pamiers, un interès especial per fer realitat aquest transpirinenc– va anunciar el seu desig de visitar oficialment Puigcerdà. L’Ajuntament va fer aixecar un arc de triomf per saludar el personatge i li va voler oferir l’espectacle del llac il·luminat. El dia de la visita va començar amb un banquet ofert pels alcaldes francesos, entre els quals els de Foix i de la Guingueta d’Ix, a les Escaldes. A mitja tarda la comitiva, composta de diputats i alcaldes francesos i espanyols varen acompanyar el ministre en la seva visita a Puigcerdà.

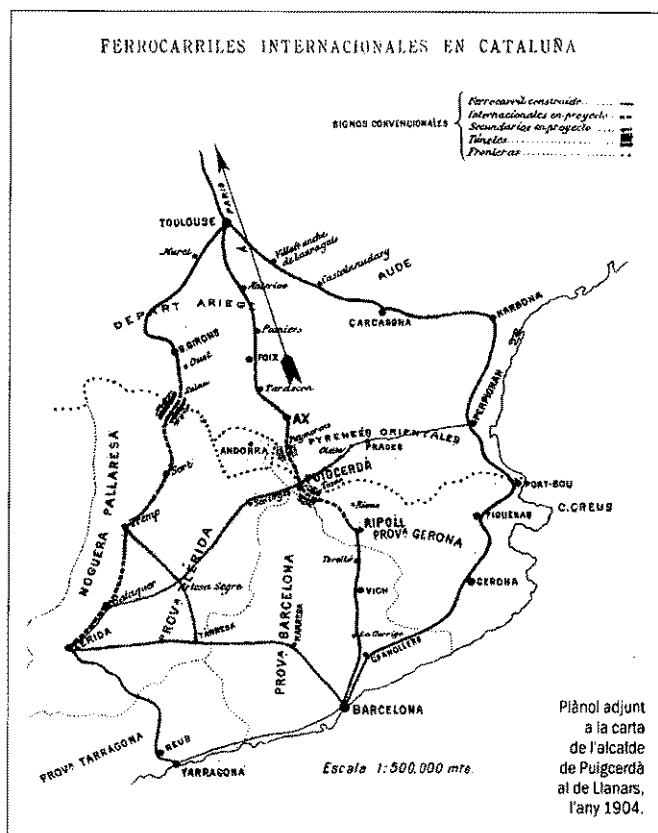
El protagonisme de l’alcalde de Puigcerdà no va limitar-se a organitzar actes protocol·laris. La Comissió Gestora esmentada va ser un fet i, en el seu nom, va adreçar-se als alcaldes que podien estar interessats en aquest ferrocarril perquè instessin la Diputació de Girona a donar suport al projecte. L’esmentat document també demana la cessió gratuïta dels terrenys afectats, atès que “lo exige el interés público y la prosperidad de Cataluña”. Aquesta carta anava acompanyada d’un document imprès que, sota el títol *Ferrocarril Internacional Ripoll-Puigcerdà-Ax les Thermes* 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*.⁶

Aquesta memòria, a més de detallar les longituds dels trams espanyols i francès, demanava una doble via, atès el seu caire internacional. El pressupost del tram espanyol es fixà en 40.000.000 de pessetes. El principal avantatge que, segons deia, en trauria França era una línia directa París-Alger. Pel que fa a Espanya, apuntava que la seva influència abastava el litoral llevatí fins a Almeria i representava el camí més curt per connectar el port de Barcelona amb Tolosa, Bordeus i París, i amb l'Havre i els ports de l'Atlàntic francès. La memòria i el plànol que l'acompanyava assenyalava el traçat d'un ferrocarril transversal (així mateix en el text) que faria el trajecte Puigcerdà-Bellver-la Seu d'Urgell-Ponts-Balaguer-Lleida.

Malgrat la il·lusió i els treballs de les Comissions Gestores

—se'n varen constituir tres: de la Cerdanya espanyola, de la Cerdanya francesa i de Barcelona— el conveni no va ser ratificat pels dos Estats, després dels seus alts i baixos, fins l'any 1907. L'estiu d'aquest any, i amb motiu de la visita de la Comissió Internacional —civil i militar— encarregada d'estudiar els projectes de les línies transpirenques, l'Ajuntament de Puigcerdà va fer aixecar un arc de triomf al cim de la collada de Toses.⁷

En quedar desertes les subhastes per a la construcció de la línia, l'Estat es va veure obligat a encarregar-se de fer-la per l'Administració. Les obres començaren a la primavera de 1911, sota la direcció de l'enginyer Josep M. Fuster. Varen representar un repte a causa de la dificultat del terreny, que obligà a construir més de 40 túnels, dos dels quals singulars —el de Toses i el del Cargol— amb la cota més alta de l'Estat espanyol (1.494 metres a l'interior del túnel de Toses).⁸ El primer tram fins a Ribes de Freser va entrar en servei el 10 d'agost de 1919. El tram de Ribes de Freser a la Molina fou inaugurat el 12 de juliol de 1922. El primer tren que va arribar a Puigcerdà va fer-ho el 3 d'octubre de 1922. Les con-





Màquina de vapor.
Inauguració del tram
Ripoll-Ribes de Freser.
1919 (ACRI)



Autoritats davant l'estació
del Transpirinenc.
Inauguració del tram
Ripoll-Ribes de Freser.
1919 (ACRI)

vulsions que patí França a conseqüència de la Primera Guerra Mundial ajornaren l'arribada a la Tor de Querol fins l'any 1929.

Dificultats semblants es devien presentar en el tram francès, a causa d'una orografia simi-

lar. Una primera intenció d'aquest escrit era la de glossar també les diferents etapes de la construcció de la línia entre Acs-dels-Tèrmes i la Tor de Querol, que de ben segur varen motivar jornades d'il·lusió i joia populars.

Les inauguracions dels successius trams donaren lloc a celebracions que, la majoria de les vegades, es convertiren en festes d'amistat transpirinenca. L'arribada del ferrocarril a Ribes de Freser va celebrar-se amb la Festa del Darrer Cargol. "El darrer cargol" significava l'últim cargol de ferro per collar el rail final per arribar a l'estació d'aquesta població. L'alcalde va declarar la jornada festiva i vingueren de França els diputats de Foix i els alcaldes de la Cerdanya francesa, juntament amb l'alcalde de Puigcerdà. Encara que el trajecte fins a Ribes de Freser varen fer-ho amb automòbil, i com que l'acte començava a Ripoll, feren el recorregut fins a aquesta població amb un furgó adornat amb les banderes dels dos països fronterers i amb uns bancs d'estudi entravessats. A Ripoll els esperaven el sotssecretari d'Obres Públiques, diputats, senadors, alcaldes i enginyers i el bisbe de Vic, a més d'una gentada vinguda de tot arreu.⁹

La inauguració del ferrocarril internacional a Puigcerdà i la Tor de Querol

Un any després d'inaugurar-se el ferrocarril transpirinenc per Canfranc, acte que van presidir el rei Alfons XIII i el president de la República Francesa, es va celebrar la inauguració del segon transpirinenc, que va fer-se a Puigcerdà i a la Tor de Querol el diumenge 21 de juliol de 1929.¹⁰

La representació espanyola la formaven el Conde de Guadalhorce, ministre de Foment, i el capità general, que varen ser rebuts per l'alcalde de Puigcerdà, al capdavant dels consistoris de la Cerdanya, i per autoritats civils, militars i religioses i membres de les comissions promotores, de les quals formava part Rafael Gay de Montellà.

El diumenge dia 21 la comitiva espanyola es va adreçar, amb un tren engalanat, a la Tor de Querol, on els esperava la representació francesa presidida pel ministre de Treballs Públics, M. Forgeot, acompanyat per alcaldes, diputats, senadors i autoritats civils i militars dels Pirineus Orientals. Varen fer-se dos actes per a la inauguració d'aquest ferrocarril, un al matí a la Tor de Querol i l'altre a la tarda, a Puigcerdà. La participació popular en ambdós esdeveniments va ser important, segons que es desprèn de la crònica de *La Vanguardia*.

Deixem que Gay de Montellà ens en faci la descripció:

"El saló del banquet era al gran *hall* de la estació de la Tor, ple a vessar de convidats i representacions oficials. En casos semblants, ningú no sap per quin art de màgia surten plats i coberts per a tothom, ni com es reproduïx el miracle dels pans i dels peixos, convertits en *gigots* i *chateaubriands*, per a tanta gent. Com que els muntanyencs són, per costum, carnívors i goluts, no cal dir que es buidaren totes les plates dels *garçons* que feien

el repartiment, amb greu perill d'escampar les salses pel damunt de les calbes dels diputats i senadors, enginyers, *maires* i *adjoints*, *receveurs* i *chefs de police* que omplien el saló entre la cridòria eixordadora de converses de taula a taula. L'àpat i les converses eren amenitzats per una nodrida *fanfare* d'instruments de metall de tota mena, que executava peces de concert, de les quals solament arribaven, profunds, potents i monòtons, els esbufecs d'un músic obès que tocava la gran trompa.

»El ministre francès d'Obres Públiques s'aixecà per demanar un xic d'ordre i pregà, tot irat, que parés aquell esbufegar potent de la banda. Es declarà *collaborateur de l'Espagne*, perquè, confessà, tenia interessos a les *forces hidràuliques* d'Andorra; i parlà dels interessos comuns de dues nacions veïnes, quan no hi ha bufetades entre elles. El ministre coordinava les idees amb les paraules tan de pressa, que es veia que el ministre espanyol i els nostres diputats i senadors no el podien seguir, i n'hi havia que si el seguien es perdien i tampoc no l'entenien. Feien que sí, que sí, amb el cap, que és la cosa més planera per a demostrar davant d'un orador la comprensió d'allò que diu. Una petita pausa que féu el ministre per beure un glop d'aigua que li amorosís la secor de la gola, l'aprofità, sobtadament, el director de la banda —que devia creure que ja n'hi havia prou de col·laboració francoespanyola— per a engegar la *Marseillaise* a tot vent. Es produí un esclat d'entusiasme que ofegà la veu del ministre, que reprenia el discurs. Semblava, talment, que aquells centenars de francesos no l'haguessin sentida tocar mai a la seva vida. Tothom picava de mans, tothom era dret dalt de les cadires; i allò acabà a cor amb un *Aux armes citoyens* amb acompanyament de bombo i platerets. Aquell moment fou, com si diguéssim, el *bateig democràtic* de la línia fèrria internacional que s'inaugurava.

»Quan s'apaivagà un xic aquell entusiasme gàstric, el ministre espanyol s'aixecà i fou saludat amb un estentori acompanyament de dringar de culleretes de cafè, i d'un encuriosiment congestiu produït pel *Marie Brizard* que els *garçons* servien a dojo en grans copes. Fou impossible entendre'l, perquè el saló estava com un forn caldejat i ningú no era mestre del seu domini.

De tant en tant, se sentia la paraula *fraternidad*, dita amb un *ceceo* andalús que semblava que queia bé a l'oïda dels francesos, a jutjar pels aplaudiments dels més propers al ministre, que amb prou feines tenia espai per a bellugar els braços. Abans que acabés començaren les empenyes per sortir i pujar al tren espanyol que havia de dur els convidats a l'estació de



Estat actual de l'estació
neoromàntica de Ripoll.
(Pere-Jordi Piella)

Puigcerdà, on hi havia preparat, en un gran envelopat, l'obsequi del ministre d'Espanya a les autoritats franceses.

»Però els déus malèfics i els follets envejosos que dansaven invisibles pels voltants de la festa, en veure realitzades aquelles il·lusions de la Cerdanya partida en dues meitats, començaren a bufar fort per sota i per sobre l'envelat per veure si ho tiraven tot en orri. Els llibants, però, aguantaren fort, i tot es reduí a voleiar algunes banderes. La rancúnia d'aquells malastrucs envejosos no era apaivagada. A l'arribada del tren oficial que portava els ministres i els satisfets convidats, i quan encara no era a mitja andana, la instal·lació aèria començà a espetegar fort amb un seguit d'exhalacions elèctriques tan formidable que llampeguejaven blaves i morades, com si hom es trobés enmig d'una tempesta de llamps, trons i calamarsa dalt de les serralades. Es fongueren els cables, i tota la xarxa de fils elèctrics caigué pesadament damunt els vagons del tren oficial, ço que produí el més gran astorament dels viatgers. Allò era la prova fefaent que la força corria per aquells enteixinats de cables que feien córrer el carril.

»El Ritz es lluí de debò. Dintre de l'envelat, que el vent no pogué abatre, es serviren dolços escollits, escumós a vessar i uns gelats de fruites al kirsch que es quedaven enganxats als mostatxos dels *mussiús*, greument desconhortats de no poder-los dur com un record a les respectives *madames*.¹¹

Epíleg

La cultura contemporània és commemorativa i, agradi o no, el paper de la memòria és fonamental. També aquí veiem com els avenços tecnològics, ara en els mitjans de comunicació, fan que cada vegada més la cultura metropolitana sigui més preponderant i sembli ser l'única existent a la nostra societat.

Si la commemoració de la inauguració del Transpirinenc passa desapercebuda serà un tort més a la cultura dels Pirineus i a la seva gent, que s'anirà esvainint dins un sistema que sembla potenciar només el centre o els centres.

Però no n'hi ha prou amb el record, és necessari projectar l'avenir. Segur que si en el futur es potencia aquest transpirinenc serà amb nous traçats i tecnologies adients,



Tren inaugural del tram entre Puigcerdà i la Tor de Querol, l'any 1929. (De l'exposició "75 aniversari de la connexió ferroviària internacional per la Cerdanya")

que poden portar que bona part de l'actual traçat, amb les seves infraestructures, deixi d'existir.

D'una manera similar a com actualment la regió Rosselló-Llenguadoc vol que el "train jaune" sigui declarat patrimoni mundial per la UNESCO¹² i per això ha elaborat un dossier que comprèn l'estudi històric, i la descripció del patrimoni tècnic, social i paisatgístic; potser caldria començar a pensar, amb motiu d'aquest aniversari, un sistema similar per protegir i valorar el Transpirinenc Ripoll-Acs-dels-Tèrmes. Entre d'altres, un dels molts possibles elements d'aquesta acció podria ser la recuperació de l'estació neoromànica de Ripoll –que es va fer especialment per a aquesta línia– i actualment en estat d'abandó i desús, per fer-hi un centre d'interpretació del Transpirinenc i utilitzar-la com a punt de partida per a la descoberta d'aquest ferrocarril i dels Pirineus catalans.

El 22 de juliol de 2004 farà 75 anys de la inauguració descrita, i també en farà 100 de la signatura del conveni francoespanyol que féu possible els Transpirinencs, i de la constitució, per l'alcalde de Puigcerdà, d'una de les comissions gestores aquí esmentades. Són dates que cal recordar i commemorar, entre altres coses com un homenatge que els tres Estats pirinencs –Andorra, Espanya i França– haurien de retre als ciutadans que propiciaren les comunicacions que anaven teixint Europa, i també per recordar que bona part de les idees que anaven configurant un imaginari comú i que ajudaren a impulsar la Unió Europea varen entrar a la península per Catalunya, com el gran corredor de comunicació amb el continent. Aquest corredor ajudava a bastir ponts de diàleg entre persones de diferent parla, que han anat potenciant els avenços tecnològics com el que, en aquell temps, va representar el ferrocarril.

ACRI: Arxiu Comarcal de Ripoll

Notes:

- 1 Vicens Vives, J.: *Historia Económica de España*. Editorial Vicens Vives, 1974, pp.618-621.
- 2 Palou i Sarroca, Miquel: *Historia del ferrocarril a Catalunya*. Trens i estacions. Generalitat de Catalunya, 1981, pp. 43 a 47.
- 3 Palou i Sarroca, Miquel: *Historia del ferrocarril a Catalunya*. Trens i estacions. Generalitat de Catalunya, 1981, p. 19.
- 4 *Las Noticias*, núm. 3061. Barcelona, 18 d'agost de 1904, primera plana.
- 5 Gay de Montellà, R.: *La Cerdanya*. Editorial Selecta, 1964, pp. 60 a 63.
- 6 Carta de l'alcalde de Puigcerdà a l'alcalde de Llanars. 1? d'octubre de 1904. Document facilitat per l'arxiver A. Dalmau, de l'original existent a l'arxiu municipal de Llanars.
- 7 *Ceretania. Periódico de noticias i defensor de los intereses de la comarca*, número extraordinari. Puigcerdà, 27 de juliol de 1907.
- 8 Clara, Josep: *Trens i carrilets*. Quaderns de la Revista de Girona, 1987, p. 35.
- 9 Gay de Montellà, R.: *La Cerdanya*. Editorial Selecta, 1964, p. 66.
- 10 *La Vanguardia*. Dimarts, 23 de juliol de 1929, p.12.
- 11 Gay de Montellà, R.: *La Cerdanya*. Editorial Selecta, 1964, pp. 68 a 71.
- 12 *La Lettre*