

tament de Besalú i l'Institut de Patrimoni Cultural de la Universitat de Girona, per promoure un avanç rigorós en la renovació i l'aprofundiment del coneixement històric del passat comtal de la vil·la. Sense pretendre en cap cas ser definitius, aquests quatre articles, acompanyats d'un recull bibliogràfic extens i complet realitzat per Nazaret Gallego, conviden a ser continuats.

Àngel Bosch Lloret



## Un «llibre de sants» sobre un tren

CLARA, Josep.

### Història gràfica del tren de Barcelona a Sant Joan de les Abadesses.

Quaderns de les Set Sivelles.  
CCG Edicions.  
Girona, 2005.  
228 pàgines

L'edició del nou llibre coincidí oportunament amb el 125è aniversari de l'arribada del tren a Ripoll i a Sant Joan de les Abadesses. El 1880 s'havia inaugurat el traçat complet de la línia, que, partint de Granollers —anys després s'amplià el recorregut fins a Barcelona—, passava per Vic, Ripoll i Sant Joan i finia al carregador de Toralles, prop de les mines de Surroca i Ogassa, ja que la fita principal del tren fou donar sortida al carbó d'aquestes



mines. El servei fins a aquest carregador final va ser abandonat el 1967, amb el tancament de les mines. I el 1980, any del centenari precisament, es va suspendre el servei del tram Ripoll-Sant Joan per culpa del mal estat de la via.

El llibre compleix perfectament el propòsit exposat per l'autor en la introducció de ser divulgador, que entri sobretot pel ulls i que defugí de l'abús de dades tècniques. Com el seu títol indica, és «un llibre de sants» que aplega un gran nombre d'imatges i documents antics i actuals (bon nombre de fotografies són fetes pel mateix Clara). L'abundor d'imatges i documents aplegats, l'autor els agrupa per capítols que comprenen des de la construcció, el recorregut, les estacions, les locomotores i automotors, fins als usuaris i treballadors; també hi tenen capítol propi accidents i contratemps, la supressió i l'abandó subsegüent del tram Ripoll-Sant Joan i, per últim, un capítol de millores que s'han anat introduint a la línia.

Davant de cada capítol una sola pàgina de text

introdueix el lector en la contemplació de les successives il·lustracions. I cada capítol també ve precedit d'un breu i bell text literari adient a la matèria que s'hi tracta, cada text triat d'un escriptor diferent.

Per detallar-ne un, el capítol de les estacions amb una trentena de fotografies dóna una visió ben completa de l'arquitectura i les dimensions de l'estació de cada poble: de les dotze del tram servit en la primera etapa de la línia —de Granollers a Sant Joan— i de les altres sis posades en funcionament el 1886 quan s'annexionà a la línia el tram Barcelona (estació del Nord) — Granollers.

El capítol de locomotores ofereix una bona col·lecció de fotos de les de vapor que cobrien el recorregut el primer terç del segle XX, i de les màquines elèctriques que des del 1928, any de l'electrificació de la línia, fins avui s'han anat succeint en el servei. El text literari seleccionat per a aquest capítol és de Narcís Coma, escrit el 1932: «Després de dinar [...] l'anada amb auto a Sant Joan, on veieren el tren elèctric [...] Hauriem, però, preferit que haguessin vist un tren de càrrega amb màquina de vapor».

Un traçat gens fàcil com el d'aquest ferrocarril exigia la construcció de grans desmunts, terraplens, ponts i túnels. Esteve Suñol el 1880 ja escriví aquest parà-

graf que figura a l'inici del capítol: «Fins avui les corbes de curt radi semblava que repugnaven al camí de ferro; avui aquest segueix sens perill totes les sinuositats d'un riu. Així arriba a Ripoll per immensos terraplens corbos, per foradades fins de doble corvatura, per desmunts que espanten». Em permeto remarcar, dins dels capítols «Característiques tècniques» i «Recorregut», unes quantes fotografies dels primitius ponts de ferro, autèntiques obres d'enginyeria del darrer terç del segle XIX, construïts per la Maquinista Terrestre y Marítima, necessaris per salvar tots els accidents geogràfics: el pont sobre el riu Congost de 202 metres i gran alçada, el que travessa el Ter de set trams i 146 metres, de 132 el del riu Parets, un altre de 124 metres a Sant Quirze, etc. Majoritàriament ja han estat substituïts per altres també de ferro.

El llibre és recomanable no només per a amics del ferrocarril o per a estudiosos de l'arqueologia industrial, ni que sigui conservada en fotografies, sinó també per a tots aquells que vulguin seguir amb els ulls el procés evolutiu d'una important línia de tren, important econòmicament i social, que el 1984 va superar l'amenaça de ser suprimida totalment del sistema de comunicacions ferroviàries.

Pere Joan Sureda