

Una estació de ferrocarril a la muntanya: els edificis de viatgers de la línia Ribes-Queralbs-Núria

Carles Gorini Santo

Fundació Institut Català de Recerca en Patrimoni Cultural (ICRPC-CERCA)
cgorini@icrpc.cat

Recepció: 01/04/2022, Acceptació: 09/10/2023, Publicació: 22/12/2023

RESUM

La línia del ferrocarril Ribes-Queralbs-Núria és potser la primera en què s'ha pogut documentar l'autoria arquitectònica dels edificis de viatgers de les estacions, obra de Raimon Duran i Reynals. Per la característica de ferrocarril turístic d'alta muntanya, sense un model arquitectònic establert per als edificis de viatgers de les estacions, el seu promotor, la societat Ferrocarrils de Montaña a Grandes Pendientes (FMGP), encara va valorar uns altres projectes, els que van presentar els arquitectes Josep Riera i Raguer i Josep Danès i Torras. La participació d'arquitectes en un ferrocarril que es construïa lluny de la ciutat responia a les particularitats de la seva execució, com a epítom del procés de creació simbòlica de la muntanya de Catalunya. El resultat, els edificis de viatgers de les estacions de Ribes Vila i de Queralbs, va assolir l'objectiu de l'empresa FMGP de convertir-los en la imatge del seu projecte turístic.

Paraules clau:

ferrocarrils de muntanya; Núria; Raimon Duran i Reynals; Josep Danès i Torras; Josep Riera Raguer; regionalisme arquitectònic; arquitectura; enginyeria

ABSTRACT

A railway station in the mountains: The passenger buildings on the Ribes-Queralbs-Núria line

The involvement of architects in the design of railway stations was a rare occurrence before the end of the 19th century. When they were involved, it was mainly to give passenger buildings in large cities the importance that the railway company desired. But outside the urban environment, the presence of architects on the railways, especially in Catalonia and in this period, can be considered minimal. It would seem that the same was going to be true of the construction of the rack railway stations on the line to Núria, during the summer of 1930. However, research in the archives of the company that developed the railway, the Ferrocarrils de Montaña a Grandes Pendientes, shows that the buildings on the line are the result of an architectural strategy. This article analyses the gradual incorporation of architects in the building of railway stations in Catalonia, and focuses on their essential role in the stations on the line to Núria.

Keywords:

mountain railways; Núria; Raimon Duran i Reynals; Josep Danès i Torras; Josep Riera Raguer; architectural regionalism; architecture; engineering



Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes (FMGP) va inaugurar el ferrocarril cremallera de Núria el 22 de març de 1931. Durant l'estiu i la tardor de 1930 havia construït els edificis de viatgers de l'estació de Ribes Vila i del baixador de Queralbs. Gairebé al mateix temps Barcelona estrenava la gran Estació de França. En totes tres hi treballaria l'arquitecte Raimon Duran i Reynals.

Com ens recorda Stanislaus von Moos, les estacions de ferrocarril acullen la tecnologia i la cultura de la construcció, el càlcul i l'estètica, la lògica de l'eficiència tècnica i la lògica del confort i de la representació¹. El geni dels enginyers i el dels arquitectes, hi interpretem nosaltres. En definitiva, a l'estació de ferrocarril s'hi decideix la relació entre la tecnologia i l'art i el seu encaix en un marc físic. Al fil de les ambicions dels programes arquitectònics ferroviaris, Jean Déthier ha manifestat que al llarg del segle XIX els edificis de viatgers de les estacions prendran, en les ciutats, l'aparença dels temples grecs, de les basíliques romanes, de les catedrals gòtiques, dels castells *renaissance* o de les abadies barroques, amb la intenció de «faire oublier les bouleversements que provoquent l'introduction du ferroviaire dans la ville»². Carrol L. V. Meeks, a *The Railroad Station*, ha afirmat que el pluralisme arquitectònic de les estacions no va ser només una seqüència accelerada de modes d'estils arquitectònics o una mostra de la incapacitat per crear una forma autèntica, sinó que va respondre a la disponibilitat simultània de diferents estils i a la predisposició del públic per acceptar-los³. En relació amb aquest fet, coincidiríem amb Von Moos que en el present, perquè s'han perdut tots els referents culturals que el públic pugui reclamar a l'arquitectura de les estacions, els edificis poden semblar-nos generosos i eloqüents simplement perquè són el resultat de

la cultura dels grans negocis⁴. A través d'aquests autors descobrim que en els anys del tombant del segle XIX, i fins i tot més endavant, la intervenció dels arquitectes en l'àmbit de l'estació de ferrocarril semblava cenyir-se només al context de la gran ciutat, que la demanava perquè s'hi jugaven la representativitat del mitjà de transport, atès que, com explica Asta von Buch, competien amb les façanes dels teatres, dels museus, dels bancs o dels ajuntaments⁵.

Per al cas de Catalunya, Ramon Graus ha defensat que «la participació decidida dels nous arquitectes de l'Escola d'Arquitectura encapçalats pel seu director Elies Rogent, en l'Exposició Universal de Barcelona de 1888, permeté una reafirmació de la professió d'arquitecte davant de l'enginyer»⁶. En el ferrocarril cremallera de Núria, l'ànima del qual seria Josep Rogent Pedrosa, el fill de l'arquitecte que acabem de citar, l'arquitectura de les estacions adquiriria un paper preponderant. Tanmateix, perquè arribés el dia en què Rogent pogués decidir un arquitecte per als edificis de viatgers de les estacions del cremallera de Núria la penetració d'aquests professionals en el projecte paradigmàtic de la industrialització del segle XIX a Catalunya, els ferrocarrils, i la seva particular relació amb els enginyers que els projectaven, deuria d'haver fet algunes passes de gegant que no ens són gaire conegudes. Això fa que, a hores d'ara, encara es pugui sostenir que el ferrocarril —en el cas que ens interessa, els edificis de viatgers que va produir— va perdurar fins a la fi del segle XIX com un vedat gairebé exclusiu dels enginyers de camins, canals i ports.

Com hem dit només començar, Barcelona no va disposar d'una gran estació monumental fins l'any 1929, per la qual cosa la relació entre la tècnica i l'art abans d'aquella data en els edificis de viatgers de les estacions de ferrocarril del

país s'havia hagut de resoldre a la menuda, en un progrés irregular i inconstant que apareix d'una manera heterogènia al territori en consonància amb el procés de construcció de la xarxa ferroviària catalana, el primer gran contingent d'edificis de la qual ja s'havia construït abans del 1888. En conseqüència, el marge d'intervenció dels arquitectes després d'aquella data gresol apuntada per Graus, en un sector que havia vist frenades les seves expectatives de creixement i que es trobava empantanegat en una crisi de credibilitat, resultava particularment reduït⁷. No serà fins al començament d'un nou segle, el XX, que sorgiran uns altres projectes en els quals s'anirà normalitzant progressivament la relació entre la tècnica i l'art, la relació dialèctica entre els enginyers i els arquitectes en la construcció dels edificis de viatgers de les estacions de ferrocarril.

Per buscar-li uns orígens a la relació, potser és possible trobar-la quan l'emplaçament d'una hipotètica gran estació monumental a Barcelona va provocar l'enfrontament de l'enginyer Ildefons Cerdà amb l'arquitecte Miquel Garriga i Roca⁸. Uns quants anys més tard, la petja d'un arquitecte reapareix en la redacció del pla d'estacions de Barcelona que Eduard Maristany Gibert⁹, enginyer en cap i director comissionat de la Xarxa Catalana de MZA, va presentar a la premsa barcelonina el 24 de gener del 1900¹⁰. Amb tota probabilitat, en la concreció arquitectònica dels edificis que incorporava el pla de Maristany, hi devia participar l'arquitecte Salvador Soteras Taberner¹¹, que havia estat empleat per la companyia MZA¹². Resulta exemplificador del paper que els barcelonins concedien a l'arquitecte en aquest àmbit l'evidència que en les polèmiques que va encendre la construcció del baixador del Passeig de Gràcia, enfocades en els aspectes decoratius de l'edifici, el nom de Soteras no es va associar a l'obra en cap de les informacions que se'n van publicar. Les íres dels publicistes es van concentrar, sempre, en els enginyers de MZA, Eduard Maristany i Rafael Coderch Serra¹³.

Com hem expressat més amunt, amb l'entrada del nou segle la construcció de línies de ferrocarril a Catalunya havia pres una embranzida renovada a l'empara de diferents canvis legislatius que perseguïen la dissolució dels nusos que frenaven el desenvolupament del negoci ferroviari, especialment els relacionats amb les tarifes que aplicava al transport de mercaderies i persones i a les subvencions que rebia de l'Estat per construir línies¹⁴. Així, entre la presentació del pla d'estacions de Maristany, el 1900 i la inauguració del cremallera de Núria, el 1931 es construïran, es prolongaran o es finalitzaran a Catalunya vuit línies de ferrocarril¹⁵. Entenem que a casa nostra, i en referència a aquesta etapa, el procés dialèctic entre enginyeria i arquitectura en la construcció

dels edificis de viatgers de les estacions devia seguir les mateixes pautes que es donaven en altres territoris de l'Estat. Al País Basc, per exemple, el concurs per construir l'estació d'Atxuri, dels Ferrocarriles Vascongados, el 1912, el va guanyar l'arquitecte Manuel Maria Smith Ibarra, amb un projecte que havia de «reflejar la identidad de la región y sus tradiciones»¹⁶. En el que considerem una passa significativa, els promotors del ferrocarril Saragossa-Caminreal (1933) encarregarien el disseny dels edificis de viatgers de les estacions de la línia als arquitectes Luis Gutiérrez Soto y Secundino Zuazo Ugalde. Gutiérrez Soto es lamentaria del fet que

[...] hasta hace pocos años, en España no se ha dado la debida importancia a la construcción de estaciones de ferrocarril. Por el contrario, esta construcción constituía el detalle de menos interés de las obras y aunque en realidad sea un problema de dificultad mucho menor que el trazado y construcción de toda la línea, no por eso debe dejarse relegado a un segundo plano y limitarse a seguir unos viejos y deplorables patrones de estaciones, que por desgracia abundan en casi todas las líneas españolas; la estación es la fisonomía, la alegría del ferrocarril, lo que más directamente trasciende a la sensibilidad del público y del viajero¹⁷.

Aleshores, a Catalunya, la construcció de la línia del Vallès dels Ferrocarriles de Cataluña (1917-1922) denotarà en les formes de les seves estacions la decidida intervenció de l'arquitecte. Per falta de dades definitives, una recerca de Ramon Graus ha cercat en els edificis veïns a les estacions vallesanes la identitat dels seus possibles autors¹⁸. Una altra companyia, *els Catalans*, mostrava la més que probable presència d'un arquitecte en les quatre estacions de la secció de Martorell a Manresa (1922-1924), que reproduïen un model arquitectònic propi de regions del nord de la Península, en un exercici de regionalisme sense matisos que no té equivalent en cap altre grup d'estacions català. Ara bé, durant aquest període també sembla que s'assisteix a unes economies conceptuals que estalviaven la participació dels arquitectes i que frenaven el desenvolupament d'un nou vocabulari. En el context de conservadorisme al qual al·ludiria l'arquitecte Luis Gutiérrez Soto l'any 1933, en la línia de Barcelona-Magòria a Martorell, els promotors van replicar el 1912 els edificis estació que havien construït a la línia de Martorell a Igualada, el 1892, d'un marcat estil eclèctic. Una cosa semblant es duria a terme en la línia de Lleida a Balaguer (1924) i en la continuació posterior a La Pobla de Segur (1951).

Tot plegat sembla indicar que durant el primer terç del segle XX, quan les línies de ferrocarril

riels abandonaven la ciutat i travessaven el país encara per urbanitzar, als edificis de viatgers de les estacions no se'ls reconeixia cap altra possibilitat d'expressió que la que els atorgava la seva primitiva funció. L'eficiència tècnica per sobre de tot, per la qual cosa les solucions que s'adoptaven per a l'edifici no diferien de les que decidien la forma d'una locomotora o d'un vagó. L'ofici de l'arquitecte devia considerar-se innecessari. Un ferrocarril que es construïa lluny de la ciutat, com el cremallera de Núria, semblaria que havia d'ajustar-se a aquest patró. Però no va anar ben bé així per les característiques particulars de l'empresa promotora, que participava decididament en el procés de construcció simbòlica de la muntanya a Catalunya, del qual Francesc Roma ha dit que es feu amb afanys polítics, per assolir «una mena de nou paradís polític i social»¹⁹. Per tot plegat ens sembla necessari analitzar i entendre la fesomia que van adoptar les estacions de ferrocarril a la muntanya, especialment les del cremallera de Núria, per tal d'identificar-ne els referents i fer evidents els *bouleversements*, dit a la manera de Déthier, que va provocar l'arribada del ferrocarril a la Vall de Núria.

Una fesomia per a l'estació de muntanya

Durant la segona dècada del segle XX la construcció del ferrocarril transpirinenc de Ripoll a la Tor de Carol va haver de resoldre a Catalunya les característiques que havien de tenir els edificis de viatgers de les estacions ferroviàries a l'alta muntanya²⁰. Fins aleshores els trens s'havien mantingut allunyats del Pirineu i dels rigors dels seus hiverns. Havien fet una incursió el 1881 a Sant Joan de les Abadesses, al Prepirineu, però aquesta estació se situava en una moderada cota de 750 metres. El transpirinenc havia d'assolir altituds molt més elevades, de gairebé 1.500 metres, i les estacions se situaven per damunt de la cota dels 1.000 metres. Josep Clara n'ha dit que són edificis

[...] que es caracteritzen per la incorporació d'elements de l'arquitectura tradicional, adaptats a l'estil muntanyenc de la zona —les teulades a dues aigües són inclinades i duen les clàssiques troneres de les zones fredes—, l'ús de l'obra vista —remarcada amb brancals en l'estructura de l'edifici, parcialment també a les portes i les finestres—, i de les canals per recollir l'aigua de les cobertes que reforcen l'ornamentació²¹.

Una sèrie d'articles que va publicar la *Revista de Obras Públicas*²², que descrivien amb detall les característiques tècniques de la línia i enumera-

ven els enginyers que havien tingut alguna responsabilitat en les obres —tot i que no oferia cap informació de les estacions ni de la possibilitat que hi haguessin intervingut els arquitectes—, ressaltava la voluntat dels constructors d'unificar les instal·lacions de la línia de Ripoll a la Tor de Carol amb les preexistents a l'Estat en unes condicions d'explotació similar²³. A misses dites, a mitjans dels anys cinquanta, l'estació del ferrocarril a la Molina seria reconstruïda a imatge d'un xalet tirolès per celebrar-ne la connexió amb els camps de neu a través d'un telecadira²⁴.

En relació amb l'escenari industrial de la Vall de Ribes, els edificis que contenen els equips de les centrals productores d'electricitat proporcionen una informació valuosa de les premisses constructives del enginyers, les realitzacions dels quals, allunyades de les de les edificacions tradicionals, s'aixecaven a poca distància de la futura línia del ferrocarril cremallera. En tots els casos es tractava d'edificis denotatius, que s'adaptaven a la perfecció al contingut tecnològic que acollien. Per facilitar el treball dels operaris que havien de mantenir, reparar o substituir la maquinària, disposaven de grans finestres i obertures. Hi havia, naturalment, una adaptació als rigors del clima de muntanya que s'expressava en teulades amb fort pendent i cobertes de pissarra. Tanmateix, les façanes eren sempre arrebossades i pintades, amb la qual cosa expressaven el desig d'establir una vinculació amb l'arquitectura residencial de qualitat que, a través de complements semblants, es distanciava de l'arquitectura tradicional local, relacionada amb la vida camperola, com ara cabanyes o coberts de bestiar, que es presentaven sempre a pedra descoberta²⁵.

Durant el procés de redacció del llibre *Josep Danés i Torras: Noucentisme i regionalisme arquitectònic*, el seu autor, l'historiador Joaquim M. Puigvert i Solà, va topat amb un projecte d'estació per a Núria dibuixat l'any 1930 per l'arquitecte Josep Danés i Torras²⁶. Les diferències conceptuals del projecte danesià amb la materialització final que actualment podem observar són evidents: l'estació que hi ha al Santuari no és de Danés. Però Puigvert va advertir que les estacions de la línia —Núria, Querolbs, Ribes Vila i Ribes Enllaç— eren el resultat d'un programa arquitectònic subjacent, tot i que les monografies dedicades a aquest ferrocarril no revelaven el nom de cap arquitecte. L'historiador acreditava, per tant, l'existència d'una relació entre la tecnologia i l'art en aquesta petita línia de muntanya. I era així perquè quan els responsables de la companyia FMGP van haver de decidir la fesomia de les estacions del seu ferrocarril tenien plena consciència que la seva circumstància demanava uns edificis de viatgers l'aspecte dels quals esdevingués la «alegría del ferrocarril» de la qual ben

aviat parlaria l'arquitecte Luis Gutiérrez Soto²⁷. Com es farà evident més endavant, la recerca en el fons documental de l'empresa FMGP, que custodia Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), ens ha permès conèixer que, efectivament, els edificis de viatgers de les estacions de la línia són el resultat d'un programa arquitectònic. I encara més, que hi va haver diferents propostes, d'arquitectes i d'enginyers. En relació amb aquest fet, considerem que l'existència d'un programa arquitectònic per a les estacions del cremallera de Núria constitueix una singularitat derivada del procés de construcció simbòlica de la muntanya a Catalunya que té, en aquest ferrocarril, un triple encaix: la relació dinàmica entre la tècnica i l'art en la construcció de les obres de fàbrica del ferrocarril, a principis del segle XX, la tradició del territori en què es construeix la línia i, finalment, la idiosincràsia dels gestors de la companyia que va impulsar el projecte, i molt especialment de Josep Rogent Pedrosa, en relació amb el públic que considerava que n'havia de gaudir.

Els edificis de viatgers que FMGP va construir durant l'estiu i la tardor de 1930 s'emmarquen decididament en el corrent del regionalisme arquitectònic. Els arquitectes que treballaven el vocabulari regionalista van contribuir a crear un gran cos de coneixement i documentació de l'arquitectura regional i rural, al mateix temps que es van nodrir dels estudis científics i sistemàtics de l'etnicitat, que incloïa l'artesanía i l'arquitectura. A Barcelona, l'estil coronaria grans edificis públics —la Casa de Correus i Telègrafs (Josep Goday), el Palau Nacional (Eugenio Cendoya), l'avinguda hipòstila sota la plaça de Catalunya (Francesc de Paula Nebot; Josep Cabestany), entre molts altres—, i fora de la ciutat vestiria nombroses construccions residencials per a les classes mitjanes i benestants. En el període d'entreguerres, com ha expressat l'arquitecte Jean Claude Vigato, els defensors del regionalisme «durant se battre contre sa dévalorisation d'ans l'éclecticisme commercial, la "style banlieue", mais aussi contre sa négation par les modernistes internationalistes»²⁸. Però, mentrestant, l'estil servia perfectament a FMGP, perquè, com també ha apreciat Vigato, constituïa una decoració que s'ocupava dels exteriors d'un edifici ja concebut²⁹. Era per aquests atributs que el regionalisme encaixava en el procés d'adaptació material del Pirineu a la construcció simbòlica que n'havien fet unes àmplies capes de la societat catalana que havia dut aparellada la importació i la reinterpretació de models arquitectònics alpins que ben poc tenien a veure amb models autòctons d'alta muntanya pirinenca. Els Alps havien esdevingut, en paraules de Joaquim M. Puigvert, «un lloc de potent inspiració per a arquitectes i enginyers, els quals, al seu torn, a través de les seves intervenci-

ons, ajudarien a identificar i reinterpretar els paisatges pirinencs propis a partir del clixé alpí»³⁰. Una font d'inspiració que va tocar de prop els arquitectes (i també els enginyers) que van dibuixar els edificis de viatgers de les estacions del cremallera de Núria, que bevia de la diversitat paisatgística alpina i de la sensibilitat per l'arquitectura vernacle, la qual cosa va derivar en la diversitat de fesomies per als projectes d'edificis que es van posar sobre la taula de la companyia FMGP. Perquè, com descriurem tot seguit, entre 1929 i 1953 van existir dues propostes per a l'estació de Ribes Enllaç, tres per a l'estació de Ribes Vila, dues per a Queralbs i quatre per a Núria, totes diferents però totes coherents amb el marc conceptual dels promotors, que responia als interessos morals i turístics que volien promoure a la vall.

En sintonia amb l'afirmació de Vigato, veïem que els arquitectes només havien de posar una pell sobre les premisses estructurals i volumètriques que prescrivien els enginyers responsables de la construcció de la línia. La tensió dialèctica entre la tècnica i l'art de la qual hem parlat persistia fins i tot en aquest ferrocarril tan singular. En conseqüència, podem afirmar que l'estil amb què es van projectar els edificis de viatgers de les estacions del ferrocarril cremallera de Núria reflecteix la tensió entre el càlcul de l'enginyer i l'estètica de l'arquitecte, però també entre els interessos del territori que travessava la línia i la idiosincràsia dels promotors del ferrocarril, sense oblidar els dels viatgers que havien de fer-lo servir, que d'alguna manera volien percebre a través de les construccions que els acollien, o les que podien observar des de la finestra del tren, l'essència profunda i material de la muntanya sense la participació dels naturals del país ni de les seves veritables construccions tradicionals³¹. Una opció perfectament ajustada a la vila d'estiu que volia ser Ribes, a la qual cosa ambicionava Queralbs, a allò que els bisbes d'Urgell —primer Joan Baptista Benlloch Vivó i, posteriorment, Justí Guitart Vilardebó— i el que el conseller delegat de la companyia FMGP, Josep Rogent Pedrosa, volien que esdevingués la Vall de Núria. I a la modernitat tècnica que representava un ferrocarril tot ell electrificat que en els dies que va ser inaugurat es podia vanar de ser el tècnicament més avançat de la nació.

En 12,5 quilòmetres de longitud la línia del ferrocarril de Ribes de Freser al santuari de Núria havia de disposar de dues estacions i dos baixadors. Les estacions se situaven en l'origen i la finalització del recorregut, a Ribes Enllaç i al Santuari de Núria, i pel camí, els baixadors a Ribes Vila i Queralbs. La materialització completa del projecte constructiu de la línia es va modificar i no es va completar per algunes circumstàncies que cal explicar. En primer lloc, perquè l'Ajun-

tament de Ribes de Freser va voler dir-hi la seva a partir de 1928 i va iniciar una negociació amb la companyia per promoure una operació urbanística que semblava que havia d'afavorir totes les parts. Més endavant, perquè, en el moment de construir les estacions, l'estiu de 1930, l'empresa trontollava econòmicament i no disposava de diners per edificar-les totes.

L'estació de Ribes Enllaç

Inicialment, el projecte de la companyia havia previst situar a Ribes Enllaç tots els serveis del tren. Ho havia decidit així després que la concessió atorgada prescrivís que els tallers i els magatzems haurien d'establir-se en la part inferior de la línia. Els enginyers de la companyia, que encapçalava Montserrat Fenech Muñoz, que perseguien l'economia de costos en la construcció del ferrocarril, van decidir que ocuparien els terrenys que l'Estat, no sense problemes, havia adquirit a partir de 1914 per construir-hi l'estació de Ribes de Freser del ferrocarril transpirinenc³². La preferència de les companyies ferroviàries per ocupar terrenys amb els mínims costos d'expropiació possibles havia quedat demostrada des de la construcció del primer ferrocarril peninsular, de Barcelona a Mataró. Totes les iniciatives ferroviàries que van venir després van explotar les possibilitats de la fórmula sempre que van poder fer-ho, i FMGP no en va ser l'excepció³³.

Però, malgrat la voluntat que hi van posar per encaixar totes les peces, els comptes no els sortien. Es conserven alguns plànols en què s'endevenen unes provatures que haurien significat, fins i tot, la modificació de l'estació del ferrocarril Transpirinenc o la supressió d'un dels edificis magatzem per tal d'encabir-hi els que requeria el manteniment i l'explotació de la línia de cremallera.

El fons documental de la companyia FMGP conserva un parell de projectes per a l'estació de Ribes Enllaç. N'hi ha un, sense data, que recorda vivament algunes estacions dels ferrocarrils rètics, a Suïssa³⁴. El volum comprenia la planta baixa, un primer pis i golfes. La disposició interior determinava les obertures a l'exterior, que consistien en set obertures per planta, en les façanes llargues i un parell en les estretes. A la teulada, de quatre vessants i amb el carener paral·lel a les vies, hi disposaven tres llucanes per banda. Hi ha un segon projecte, més elaborat, que resulta problemàtic d'encaixar. Els plànols de l'edifici de viatgers es troben incorporats, juntament amb la proposta de tallers i dipòsit que feien els enginyers, en la memòria que FMGP havia presentat pel març de 1928 a la 2^a Divisió Inspectora de Ferrocarrils. Tanmateix, una anotació en llapis data aquest projecte d'edifici de viatgers l'abril

de 1930³⁵. Per tant, ens inclinem a pensar que el projecte d'edifici de viatgers de 1928 havia estat substituït per un altre, aquest que s'ha conservat, que manté una connexió tipològica clara amb el projecte que presentava Josep Danés i Torras per a l'edifici de viatgers de Núria, en aquelles mateixes dates, però sense que ens sigui possible atribuir-li l'autoria.

Per tant, sí que podem afirmar que durant la primavera de 1930 FMGP estava disposada a construir a Ribes Enllaç un edifici de viatgers de les mateixes proporcions que el que pretenia per a Núria, amb un ritme i una distribució d'obertures idèntica —set portalades a la planta baixa, rematades amb arc de mig punt i emmarcades amb pedra ben escairada, set finestres quadrangulares a la planta pis i vuit llucanes a la teulada— que reflectien la necessitat d'acomodar-hi habitatges per als agents, a més de les dependències ordinàries d'una estació de ferrocarril. Amb tot, el marasme econòmic en què es veuria involucrada aquesta companyia durant la darrera fase de la conclusió de les obres va impedir l'execució de l'edifici de viatgers de l'estació, que va ser substituït de manera provisional per una petita barraca de fusta. No s'aixecaria cap edifici fins a les acaballes de 1934, quan s'hi va construir una adaptació econòmica del que existia des del 1930 a Queralbs³⁶.

Pel que fa als altres elements del conjunt ferroviari previst a l'estació de Ribes Enllaç, els tallers i les cotxeres, la proposta descartada resultava en un edifici molt llarg, amb capacitat per a una sola via, amb finestres acabats en arc de mig punt, a banda i banda, teulada de dues vessants sostinguda sobre encavallades de fusta i una bocana estreta i baixa, que en l'extrem oposat acollia els urinaris. El projecte d'edifici, ideat pels enginyers de l'empresa FMGP, després un aire antic però val la pena recordar que en l'etapa en què es va dibuixar, el 1928, no s'havia decidit el model de tracció del ferrocarril i que la companyia pretenia capitalitzar l'experiència que posseïa en la construcció i explotació del ferrocarril de Monistrol a Montserrat des del 1892. Amb tot, coneixem per les imatges que es van prendre durant la construcció de la línia que les obres del complex de tallers i dipòsit es van iniciar l'estiu de 1928, tot i que van ser ràpidament abandonades i desmuntades les parts que havien estat executades.

L'estació de Ribes Vila

Quan l'empresa va prendre la decisió de traslladar les instal·lacions a Ribes Vila —l'estació, els tallers, les cotxeres—, va iniciar una negociació amb l'Ajuntament de Ribes de Freser per triar-ne el lloc més adient. Amb el canvi va abandonar, també, la decisió primerenca de dotar el poble

de Ribes d'un baixador de petites dimensions al punt quilomètric 0,800³⁷. L'Ajuntament de Ribes tenia plena consciència de la importància que el nou ferrocarril tindria per al municipi, però no per això va deixar fer a FMGP el que volgués. Amb la intenció de demostrar que amb l'arribada del turisme a la muntanya hi podien guanyar tots, l'equip de govern municipal va dur al Ple del 22 de maig de 1928 una proposta de conveni amb la companyia que havia de fer possible l'establiment de l'estació i els serveis necessaris per realitzar l'explotació del ferrocarril en uns terrenys amplis i planers, al mateix temps que feia una volta més de cargol al procés d'urbanització de la vila, que havia quedat encallat perquè, malgrat l'existència d'un projecte urbanístic d'eixample, gairebé ningú no n'havia adquirit cap parcel·la³⁸. La proposta que es va dur al Ple va ser aprovada, però, per arribar fins a la fórmula final, uns i altres hi van haver de trobar la solució satisfactòria. En el contracte que signarien el 4 de setembre de 1928 davant del notari Eligio Martínez García, a Ripoll, la societat FMGP es comprometia efectivament a construir una estació a la població de Ribes, com també a dur a terme la reconstrucció del camí que duia des de les (antigues) escoles municipals fins al passeig de la Margarideta, que quedaria tallat amb la construcció de la línia. D'altra banda, l'Ajuntament es comprometia a cedir els terrenys de la seva propietat que eren necessaris per establir-hi el ferrocarril, com també a obrir el carrer que havia d'enllaçar amb la futura estació, la qual cosa requeria unes expropiacions que se sufragarien amb els rendiments de l'adquisició que FMGP faria de cinc solars urbanitzables que eren al passeig d'Àngel Guimerà, per un valor conjunt de 32.500 pessetes³⁹. L'Ajuntament, a més, aixecava l'obligació que tenien els compradors de parcel·les urbanitzables d'edificar en el termini de tres mesos posteriors a la compravenda, però la traslladava als que en un futur les comprassin a la companyia del tren⁴⁰. Enrere quedaven les pretensions de l'alcalde Joan Barceló d'afegir al tracte un parell de solars més, que eren al carrer de la Fàbrica (actualment, carrer de Núria), i col·locar tot el conjunt per 53.000 pessetes, com també les vel·leïtats d'uns i altres per fer arribar el passeig d'Àngel Guimerà fins a l'emplaçament de la nova estació⁴¹. Amb els diners que van recaptar-se per la venda dels solars, l'Ajuntament va indemnitzar els tres propietaris que havien estat afectats per la nova alineació i ampliació del carrer de la Fàbrica, que resultava imprescindible per obrir la nova carretera de Pardines que estava en construcció i per facilitar l'accés a la projectada estació de Ribes Vila. El futur pont sobre el Segadell, que havia de connectar l'esplanada de l'estació amb la vila, aniria per compte de la companyia⁴².

Quan va quedar resolta la disponibilitat de terrenys per emplaçar-hi l'estació, les cotxeres i el dipòsit de màquines, es va treballar en les peces que havien d'integrar el conjunt. Ben aviat, Montserrat Fenech Muñoz, l'enginyer de la societat, va prendre una decisió sobre el dipòsit de màquines i les cotxeres, que va presentar a la 2a Divisió Inspectora de Ferrocarrils. Era una proposta radicalment diferent de la que contenien els esbossos preliminars que s'havien dibuixat quan es volia situar aquests equipaments a Ribes Enllaç. Aquí la solució era completament nova i la concepció, moderna, constava de dos edificis units per un fossat apte per a un carro transbordador que traslladava els vehicles i les locomotores des de les portes dels edificis fins a la via de servei tocant a la general. No endebades alguna cosa profunda havia transformat l'esperit d'aquest petit ferrocarril quan havia adoptat l'electricitat com a model de tracció⁴³.

Segons el projecte definitiu aprovat el 25 de setembre de 1929, la cotxera la constituïa un edifici d'una sola planta, de 656 metres quadrats de superfície, amb una longitud d'11 metres i mig i una amplada de 23,90 metres. Al seu interior s'hi encabien vuit vies que van calcular-se per acollir setze cotxes de viatgers. En paral·lel a la cotxera s'hi alçava el dipòsit de màquines, separat per un espai de 12 metres i mig, en el qual hi havia el fossat del carro transbordador. Com en l'edifici de les cotxeres, la construcció del dipòsit de màquines era senzilla, amb murs de càrrega fets de paredat comú, i disposava d'una superfície interior de 291 metres quadrats. Es va calcular perquè hi cabessin fins a set locomotores, comptant que les que havien estat adquirides per a la línia tindrien una longitud entre topalls de 6 metres i mig. Hi havia, també, un espai dedicat a taller de reparacions, amb els utilatges necessaris, i fossats entre les vies per a la inspecció dels mecanismes sotmesos a desgast. Les teulades eren de dues vessants, cobertes amb rajol al biaix, col·locades successivament (tres careners en la de la cotxera i dos en la del dipòsit de màquines) i suportades sobre encavallades de fusta i, aquestes, quan no descansaven en els murs, ho feien sobre pilars. Les obertures, àmplies per aconseguir una bona il·luminació natural, consistien en finestrals coronats amb arcs rebaixats i portes per a l'accés dels vehicles acabades en llinda plana. El parament de les façanes es preveia arrebossat i pintat, com era habitual en els edificis industrials de la comarca. La institució supervisora va consignar que el pressupost de construcció del complex no podia depassar les dues-centes mil pessetes i que calia reforçar el pendent de les teulades «en consonància con el clima de la localidad»⁴⁴.

La decisió final sobre la fesomia de l'edifici de viatgers de l'estació de Ribes Vila es va fer espe-



Figura 1. De dalt a baix. Projecte aprovat per la Divisió Inspectoria per a l'estació de Ribes Vila. Proposta de Josep Riera Reguer. Proposta acceptada de Raimon Duran i Reynals (FGC Fons FMGP).

rar una mica després que van ser posades sobre la taula fins a tres propostes diferents, que variaven tant en referència a l'autoria del projecte com a les solucions (figura 1). En el projecte que es va presentar a la Divisió Inspectoria, el 27 de juliol de 1928, a l'edifici de viatgers de Ribes Vila encara s'hi recollien les necessitats que havien estat previstes primitivament per a l'estació a Ribes Enllaç, a saber, que, a més de les estances funcionals i de servei, acollís els habitatges del cap d'estació i el de l'enginyer del ferrocarril⁴⁵. Així, l'edifici centralitzava tots els serveis i, a la planta baixa, a més del vestíbul que servia de sala d'espera i del despatx del cap d'estació, s'hi disposaven les oficines d'explotació, a l'ala esquerra, i locals

per a dipòsit d'olis i greixos i per a la caldera de la calefacció de l'edifici, a l'ala dreta, «dadas las bajas temperaturas reinantes en invierno»⁴⁶.

Consistia, aquest primer projecte que es va presentar —l'arquitecte projectista del qual no hem pogut identificar, si no és que el van planejar els enginyers de la companyia—, en un edifici amb el cos central marcadament més voluminós que els laterals, constituït de planta baixa i dos pisos, que acollia els accessos a la construcció per tres portals —als quals s'accedia a través de graons— des de la futura plaça pública. Totes les obertures presentaven arc de mig punt. El coronava una teulada a dues vessants, el carener de la qual se situava de manera perpendicular a la línia

de les vies. Se li adossaven, a cada banda, uns cosos laterals, més estrets, de planta baixa i primer pis. En aquests, les teulades, també de dues vessants, tenien el carenat paral·lel a la línia de les vies. Les obertures del primer pis, aquí, es remataven amb llinda. L'edifici no presentava cap concessió decorativa, més enllà de l'escut de la societat, que presidia el pinyó del cos central. La façana es revestia amb estuc pintat i amb un sòcol de paredat, i havia de complementar-se, per la de la banda de l'andana, amb una marquesina metàl·lica.

L'arquitecte Josep Riera Reguer va presentar un projecte que du la data de 20 de novembre de 1929⁴⁷. Molt probablement, la proposta de Riera Reguer va oferir-la a FMGP l'empresa concessionària de les obres de la línia, la societat Pallás y Gamandé. La relació de l'arquitecte amb el contractista no era fortuïta, no endebades tenia un vincle familiar estret amb un dels socis de la firma i passava per ser el primer arquitecte titulat a la comarca⁴⁸. La proposta de Riera constituïa una tímida superposició arquitectònica en un continent que havia estat dibuixat prèviament —el projecte que considerem *d'enginyer* que havia estat aprovat per la Divisió Inspectorària i que hem descrit anteriorment— i que recollia alguns dels estilemes predominants del moviment regionalista que l'arquitecte no abandonaria mai⁴⁹. Tant és així que mantenia la volumetria i la disposició prevista dels elements de l'edifici, tot i que en una segona proposta se'n va rebaixar l'edificabilitat, reduint-ne el volum del cos central, quan es devia decidir que no calia que l'estació incorporés dos habitatges. Resseguia, doncs, del projecte visat, el ritme dels volums i de les obertures, la disposició dels careners i la sortida porticada a la plaça pública. És precisament en aquest àmbit on Riera substituïa els pilars previstos en el projecte previ per columnes dòriques i hi remarcava els arcs. Al pinyó hi ressituava l'emblema de la companyia per encabir-hi una triple obertura, dividida per mainells, de reminiscències pairals. Les façanes les presentava arrebossades, com era costum a Ribes, per protegir-les dels rigors del fred i de la pluja. La supressió del segon pis, determinada segurament pels enginyers de la societat, va obligar-lo a proposar una distribució renovada dels espais interiors de l'edifici, tot i que fa la sensació que va limitar-se a encaixar la proposta inicial en la solució final, sense aportar-hi res de nou. Com que acceptava la inclusió d'una marquesina metàl·lica adossada a la façana de l'edifici, Riera no aconseguia desempallegar la seva proposta arquitectònica de les condicions que li imposava la doctrina de l'enginyer. Potser aquest va ser el motiu pel qual aquesta proposta va ser descartada. El conseller delegat de FMGP, Josep Rogent, devia voler alguna altra cosa i la hi va demanar a l'arquitecte Raimon Duran i Reynals⁵⁰.

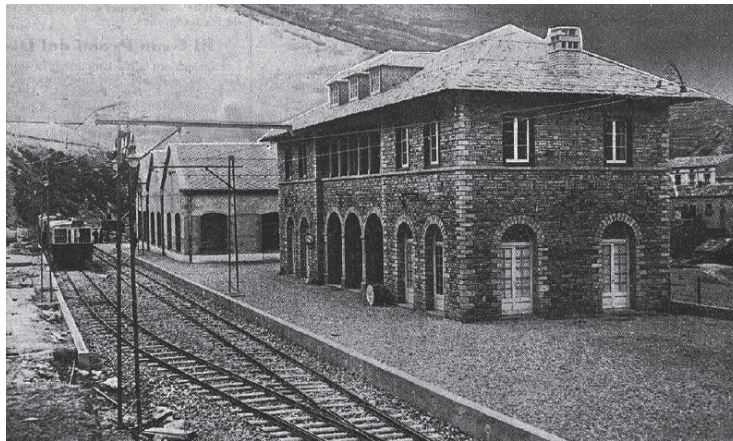


Figura 2. Imatge de l'estació de Ribes Vila que va reproduir la revista *Mirador* el mes de març de 1931 (ARCA).

El mes de març de 1931, la revista *Mirador* va publicar un reportatge en què s'hi explicava que «en arribar a l'estació de Ribes Vila baixàrem a admirar l'edifici bellíssim, projectat per l'arquitecte Duran-Reynals»⁵¹ (figura 2). L'edifici havia assolit, doncs, l'objectiu de remarcar la bellesa del ferrocarril i del paisatge. Als anys trenta Raimon Duran i Reynals va desenvolupar una producció que Antonio Pizza ha qualificat de «verídica i convincent, en què els residus de les composicions noucentistes es destil·laven per esdevenir unes inèdites modularitats»⁵². La col·laboració que l'arquitecte va establir amb la companyia FMGP havia d'anar molt més enllà del projecte de les estacions del tren, perquè se li va encarregar el projecte d'un gran hotel de luxe al pla dels Eugassers, la memòria i el pressupost del qual s'ha conservat⁵³. Ens resulta indubtable que la personalitat de l'arquitecte els encaixava com anell al dit⁵⁴. A més, es trobava familiaritzat amb el territori de muntanya després que havia projectat l'escorxador municipal de Ribes, en col·laboració amb l'enginyer Cèsar Molinas (1927)⁵⁵ i l'escola Abadessa Emma, a Sant Joan de les Abadesses (1930-1935)⁵⁶.

Amb l'estació de Ribes Vila, Duran i Reynals aconseguí que l'edifici reproduïx una abstracció dels principals arguments de l'arquitectura de molta muntanya. Ho fa a través de l'ús de la pedra carejada a les façanes, de les cobertes de pissarra —amb llucanes—, amb la dimensió i el ritme de les obertures i per la inclusió d'una galeria al primer pis, en què substitueix les columnes per pilars vuitavats, uns elements constructius que defensaria com a propis del país⁵⁷. Quan va resoldre l'embolcall, els interiors es podien disposar a la conveniència de les necessitats estipulades, és a dir, de lloc de pas, de treball i d'habitatge. Unes solucions que va utilitzar per dur l'edifici per un camí molt diferent del que

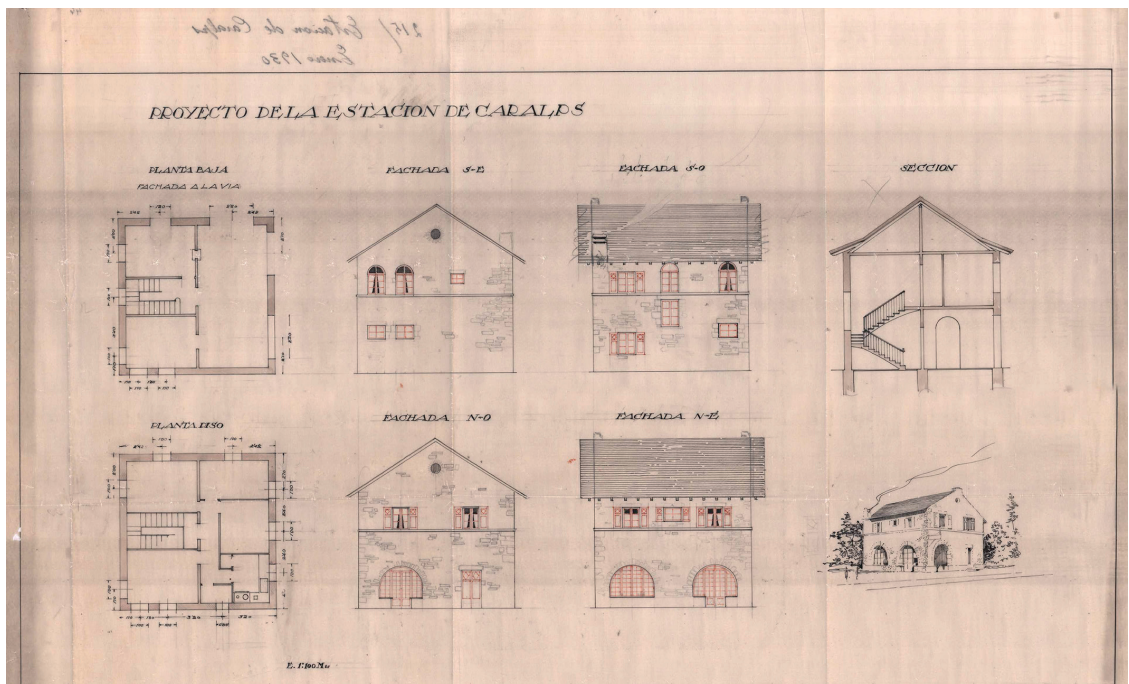
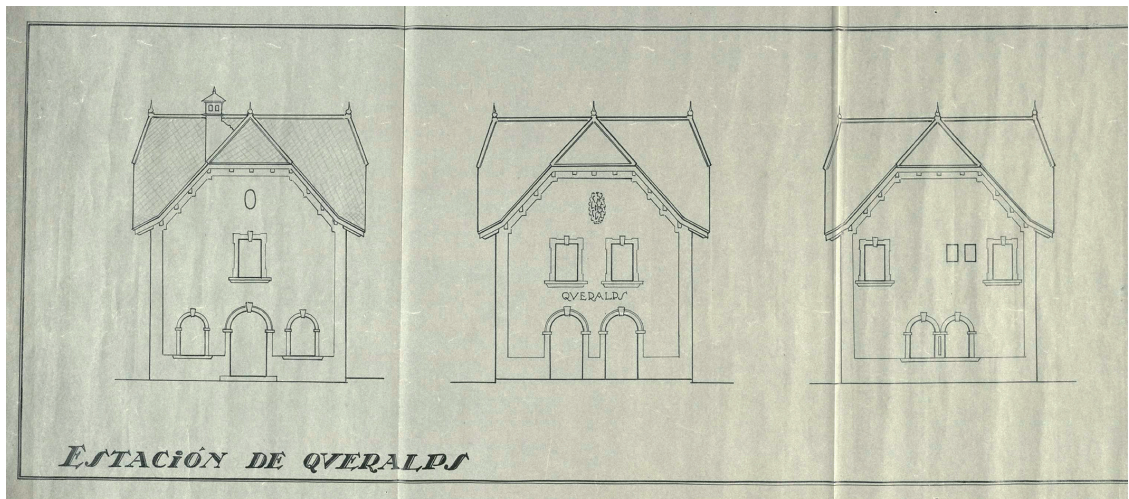
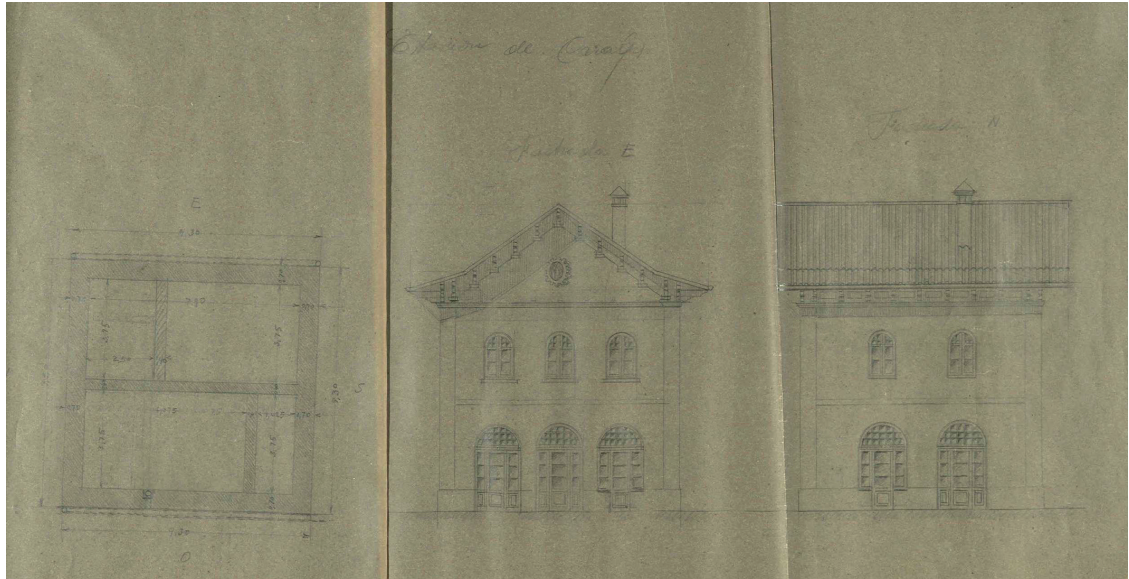


Figura 3. De dalt a baix. Tres propostes per al baixador de Queralps. La que va aprovar la Divisió Inspectora de Ferrocarrils, la de Josep Riera Raguer i la finalment acceptada, de Raimon Duran i Reynals (FGC Fons FMGP).

havia estat marcat en els altres projectes descrits més amunt, pel qual havia fressat en el Palau de les Arts Gràfiques o en el vestíbul de l'Estació de França, a Barcelona, on resultaven ben visibles les influències del viatge que havia fet a Florència amb Nicolau Maria Rubió i Tudurí i Ramon Reventós, per estudiar les obres de Brunelleschi⁵⁸.

Particularment brillant ens resulta la manera com es desfà de la cotilla formal que l'enginyer imposava a l'edifici a partir de les condicions aprovades per al projecte inicial. A diferència del seguidisme de Riera Reguer, Duran i Reynals gairebé va unificar els volums de la construcció i va capgirar-la cent vuitanta graus per ressituar-ne la porxada, que passava de la plaça pública a l'andana. Una porxada en què, novament, va substituir les previsibles columnes per pilars i va concentrar uns reminiscències brunelleschianes en les voltes bufades de l'interior, com havia fet a l'escola Abadessa Emma, a Camprodon, o a la Casa Duran i Reynals, a S'Agaró. Al damunt, hi situava una galeria que reblava el caràcter arquitectònic de la façana. Naturalment, la marquesina metàl·lica prevista per l'enginyer resultava del tot innecessària.

El baixador de Queralbs

El petit baixador de Queralbs va viure, també, la seva peripècia particular des del primer projecte que se'n va presentar fins a la concreció final de l'edifici, que també signaria Duran i Reynals. El 1930 Queralbs tenia 486 habitants i distava molt de ser un centre d'estiueig i un enclavament fabril, com ho era Ribes. La decisió de fer-hi parar el tren cal buscar-la en els compromisos que es van adquirir per aconseguir els terrenys que calia travessar per arribar a la destinació del santuari i, també, en la possibilitat que el petit poble de muntanya esdevingués el solar de futures especulacions immobiliàries. L'estació del ferrocarril i la subestació elèctrica de Queralbs van construir-se en uns terrenys que el bisbat d'Urgell posseïa a tocar del poble i que va cedir gratuïtament a FMGP⁵⁹.

En el projecte inicial, que havia estat presentat a la 2a Divisió Inspectora el 3 de gener de 1929, l'edifici de viatgers havia estat previst en un mal lloc. «Ha saltado a la vista que [...] enclavado en una trinchera profunda resultaria lóbrego y húmedo», es defensava en un annex a la memòria que en justificava la modificació. A més, la ubicació prevista condicionava la necessitat de fer grans moviments de terra i onerosos murs de sosteniment. S'hi afegia que només s'hi podria accedir a través d'una escala. Finalment, quan es va d'haver d'executar l'obra, les dificultats i el desavantatge de la posició triada van aconsellar fer una profunda revisió del plantejament origi-



Figura 4.
El baixador de Queralbs, en construcció (FGC Fons FMGP).

nal i es va modificar el lloc que havia d'ocupar l'edifici de viatgers, invertint-ne la posició, que amb el moviment va passar a situar-se a la banda dreta de la línia del ferrocarril, en sentit ascendent, la qual cosa va provocar, de retruc, que la segona via es desplaçés a l'esquerra de la via general. Així mateix, es van modificar les dimensions de l'edifici, que va guanyar en amplitud, i se'n va millorar l'accés, que es podria fer directament des de la carretera, que, en l'esmentada memòria, es presentava com la «de Ribes a Nuria».

Com en el cas de Ribes, hi va haver diferents propostes prèvies a la concreció física de l'edifici. La primera, la que podem atribuir als enginyers de la companyia, dibuixava un edifici de planta quadrada de nou metres de costat que havia d'acollir les dependències funcionals del servei del ferrocarril i l'habitatge del cap d'estació. Presentava un gran nombre d'obertures que reflectien en la disposició interior i que es remataven amb arc de mig punt a la planta baixa i amb llanda al primer pis. La teulada adoptava la forma de «bec de pardal», les façanes es preveïen arrebossades i els escaires rebien unes motlures que pretenien emfasitzar la solidesa de la construcció. Finalment, el pinyó que resultava de la disposició de la teulada es decorava amb l'emblema de la companyia. Hi va haver, també, un projecte que podem atribuir a l'arquitecte Josep Riera Reguer, la característica més prominent del qual consistia en una teulada composta d'uns pendents molt pronunciats, i això donava com a resultat quatre pinyons, un a cada façana, amb uns ràfecs que sobresortien i que se sostenien sobre permòdols de fusta. Les obertures, n'hi havia amb llanda i amb arc, es decoraven amb emmarcaments i ampits prominents. Les façanes eren arrebossades i en les arestes s'hi aplicaven unes motlures que arrencaven del sòcol que circumdava l'edifici. Fi-



Figura 5.
El baixador de Queralt, un xalet habitable (FGC Fons FMGP).

nalment, es va construir la proposta de Raimon Duran i Reynals, que té una gran importància pel fet que sostenim que havia de servir de model per a les futures construccions *alpines* del municipi de Queralt, i procedirem a argumentar-ho vinculant-la a l'anàlisi de l'arquitectura local que va fer Alexandre Cirici Pellicer.

El 1985 Alexandre Cirici va publicar un extens catàleg d'edificacions tradicionals de la vila de Queralt. L'arquitectura local era reconeguda en les teulades de llicorella i pissarra de to gris clar —a diferència de Ribes, en què predominava la teula àrab—, però també en les façanes arrebossades per protegir els edificis del rigor del clima muntanyenc. Cirici afirmava que, entre les construccions de la segona meitat del segle XX, s'hi revelava el predomini de la teulada de pissarra importada d'Astorga i de les façanes de còdols, amb llargues pedres ajagudes, «especialment les triades per a les cantoneres». Ara bé, considerava que «aquesta aparença dominant no és realment tradicional, sinó que, en gran part, és filla del fet que, els anys quaranta, l'acció d'un estiuejant, Miquel Albareda, esquiador i viatger freqüent als Alps, que va comprar i restaurar moltes cases del poble, va tenir tendència a donar un caràcter alpi a les construccions»⁶⁰. En una revisió crítica, Joaquim M. Puigvert ha posat de manifest que, a la vall de Ribes, «aquest procés [...] havia començat, en rigor, ja abans de la Guerra Civil, de la mà de Josep Danés i d'altres arquitectes de la seva generació, i va donar lloc a unes intervencions arquitectòniques que són una clara invitació a excursionistes, turistes i esquiadors a descodificar el paisatge pirinenc contemplat a partir del mirall arquitectònic i paisatgístic alpi»⁶¹.

És en aquesta tessitura que pren relleu l'edifici del baixador de Queralt, perquè representa la primera incursió al municipi d'aquesta

arquitectura que reinterpreta el paisatge en clau alpina. Fins i tot cal considerar que aplanava el camí a unes intervencions arquitectòniques —les que descrivia Cirici, posteriors a la Guerra Civil— fins a cert punt favorables als interessos de la companyia del ferrocarril. No endebades, alguna de les il·lustracions de Duran i Reynals per al baixador el presenten com un xalet, envoltat d'arbres esvelts, sense que s'hi identifiqui la funció que relacionava l'edifici amb els trens. Perquè, com hem apuntat més amunt, la construcció del ferrocarril de muntanya anava acompanyada de les esperances que tenien els promotors de generar un gran negoci turístic que, de ben segur, havia de dur aplegat el lucratiu negoci immobiliari⁶². Unes esperances especulatives que també l'Ajuntament de Queralt volia materialitzar apressadament a partir de 1932. Per tant, tal com havia estat posat en pràctica a la rodalia de Barcelona per la Catalunya Land —quan van ser construïdes les estacions noucentistes de la línia del Vallès de Ferrocarrils de Catalunya, a partir de 1917⁶³—, el projecte de l'edifici del baixador de Queralt esdevenia el 1930 la definició d'un programa arquitectònic d'urbanització que, en aquest cas, havia d'escampar-se per la vall fins al santuari de Núria, després que la societat havia publicitat a la premsa, a partir del 1928, entre altres accions, «la construcció de chalets en el valle»⁶⁴.

Perquè, naturalment, en l'edifici de viatgers de l'estació de Queralt, de Duran i Reynals, hi identifiquem «els còdols ajaguts, especialment a les cantoneres», la teulada de pissarra importada i les façanes de paredat carejat relligat amb ciment que removien la consciència de Cirici. Perquè, a més, es mostra desacomplexadament com una construcció contemporània que, com s'apreciava en la singular disposició i ritme de les obertures (actualment modificades), es postulava com un lloc habitable a les portes del poble de muntanya. No endebades, els dibuixos de l'arquitecte també mostren el fum que s'enlaira des de la xemeneia de la casa. Per al viatger, l'atractiva pell de l'edifici constituïa una promesa, una il·lusió del que li representaria el fet d'agafar el tren camí dels cims i de les neus (figura 5).

L'estació de Núria

Al final del trajecte, a Núria, les coses van anar de manera diferent. La superposició de les múltiples ambicions que havien estat expressades per atraure-hi visitants fa difícil treure l'entrellat dels projectes d'estació que es devien debatre, com també la finalitat que tenien els uns i els altres. Amb tot, el fet més rellevant és que fins al 1953 el santuari no va comptar amb una estació definitiva i llavors, quan es va construir, la seva fesomia

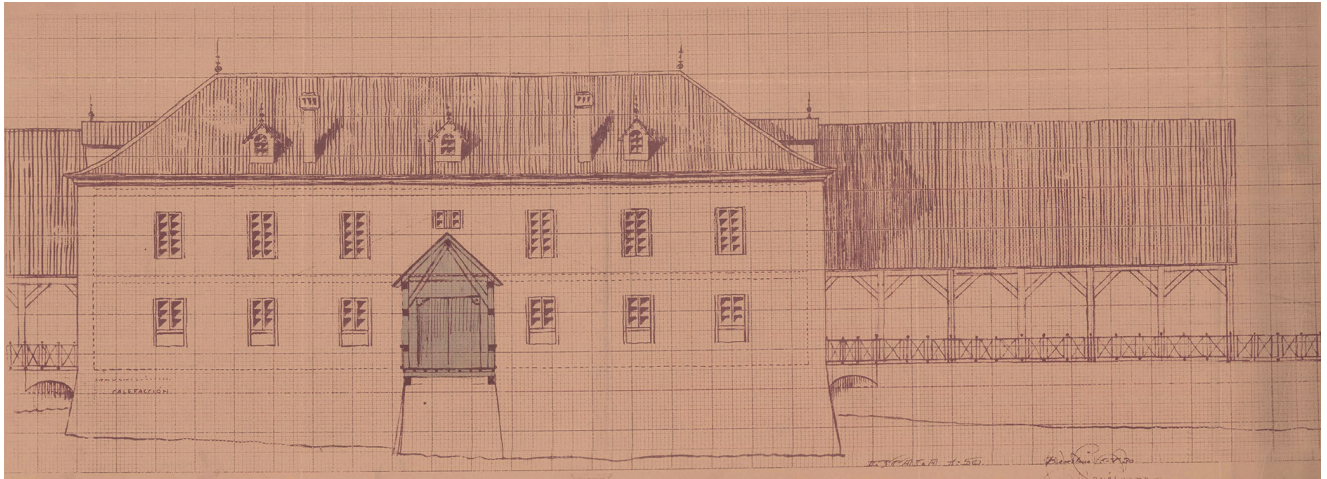


Figura 6.
Primera proposta de Josep Danés per a l'estació de Núria, que seria desestimada (FGC Fons FMGP).

va fer present la distància a la qual es trobaven les esperances dels promotors de postguerra en referència a les de vint-i-cinc anys enrere.

Després del viatge inaugural del tren, el març de 1931, *La Vanguardia* informava que «hasta ahora, hay ya construidas dos estaciones. Ribas-Villa y la de Caralps. La de enlace con los Ferrocarriles transpirenaicos es todavía provisional y la de Núria, situada a dos mil metros de altura, se construirá definitivamente el próximo verano y estará unida al Santuario por un puente de madera cubierto, de más de veinte metros de longitud»⁶⁵.

L'estiu va arribar i les obres de l'estació no van començar. El projecte inicial, d'agost de 1930, havia estat aprovat per la inspecció tècnica de ferrocarrils el 15 de febrer de 1931, tot i que hi prescrivia algunes modificacions —millores en l'eficàcia de la teulada, en l'evacuació de les aigües pluvials i en l'aïllament de portes i finestres— que van motivar la redacció d'un segon projecte, ampliat, que no seria aprovat fins al 15 de març de 1932. Però l'estació tampoc no es va aixecar llavors.

A diferència del que havia succeït en els projectes de les altres estacions de la línia, en què l'organisme supervisor havia aprovat un projecte i FMGP n'havia dut a terme un altre, després de decidir entre diferents opcions, en el cas de l'estació de Núria, la societat havia presentat en primera instància la proposta de l'arquitecte Josep Danés per a l'edifici de viatgers, la coberta de l'andana i el pont d'unió amb el santuari, amb la intenció de fer-la realitat. La voluntat de donar continuïtat estilística als edificis que l'arquitecte havia projectat per al santuari de Núria, i que es construïen al mateix temps que el ferrocarril, devia moure Justí Guitart, bisbe d'Urgell, i Josep Rogent, conseller delegat de la companyia FMGP, a arribar a un acord sobre la fesomia de l'estació, tot i que, com prescrivien les normati-

ves en vigor, la memòria del projecte la signaria l'enginyer en cap de la construcció de la línia, Montserrat Fenech.

El pla general de l'estació comprenia un edifici de viatgers, tres vies i dues andanes. L'edifici de viatgers havia de mesurar vint-i-quatre metres de llarg per nou d'ample, i constaria de planta baixa, primer pis i golfes. Les andanes havien de mesurar un centenar de metres. Les vies 1 i 2 disposarien d'un cobriment construït amb fusta, a dues vessants, de cinquanta metres de longitud, que, a més de fer possible un accés cobert a l'edifici de viatgers, havia de servir d'abric per als trens que caldria deixar a Núria durant el període que no fessin servei. La via 3 donava accés a un moll de mercaderies, en l'extrem del qual s'hi disposava un petit magatzem. S'hi preveia, encara, un pont cobert que uniria directament l'edifici de viatgers amb el santuari per salvar el torrent de Coma d'Eina, a més del que ja existia, per protegir el pas dels viatgers al santuari i viceversa⁶⁶. En la memòria s'hi afirmava que «se ha procurado armonizar la construcción de montaña con las construcciones colindantes», en una al·lusió prou clara a l'arquitectura del santuari⁶⁷.

Les condicions generals prescrites pels enginyers de la societat per a l'edifici de viatgers de l'estació de Núria, a les quals va haver-se de subjectar Josep Danés, eren fonamentalment les mateixes que havien hagut d'acceptar Riera Reguer i Duran i Reynals en les seves propostes per a Ribes Vila. Així, s'hi repetien les set obertures per planta, en les façanes llargues, i la teulada a quatre vessants amb llucanes, però s'hi introduïa una modificació en la façana nord, de nou metres d'amplada, en què el parell de finestrals de la façana sud es limitaven a una petita finestra quadrangular que havia de servir per il·luminar la caixa de l'escala interior.

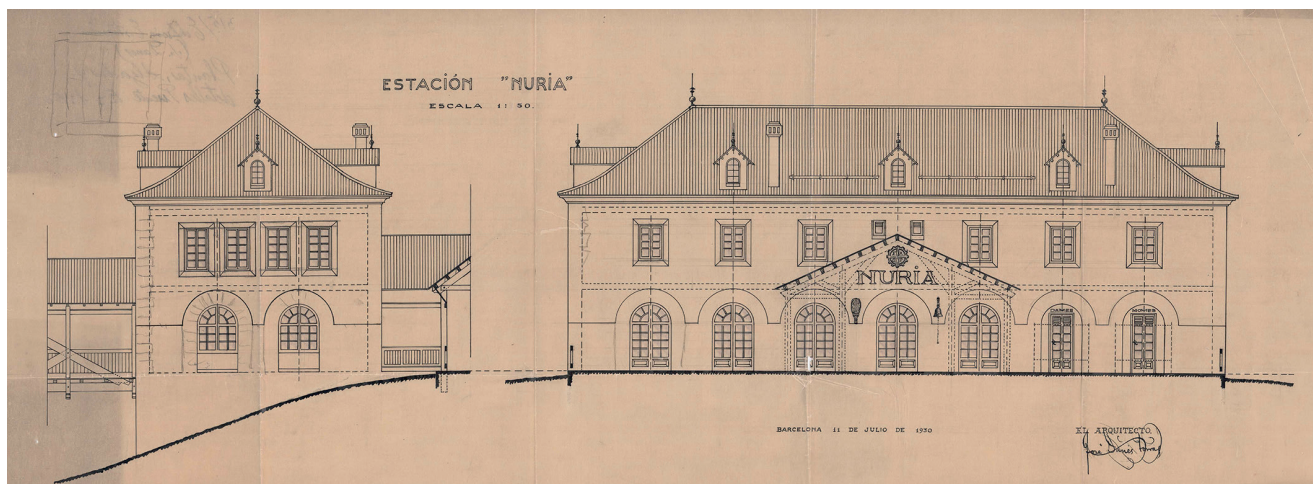


Figura 7.
Proposta definitiva de Josep Danés, però mai construïda, per a l'estació de Núria (FGC Fons FMGP).

Per algun motiu que desconeixem, Danés va presentar dos projectes sensiblement diferents. En un primer moment, el 5 de maig de 1930, l'arquitecte va oferir a FMGP una primera proposta que es caracteritzava per unes façanes amb totes les obertures quadrangulars, amb finestrals emplaçats (figura 6). Aquests plànols permeten veure les primeres solucions, comunes, adoptades per a un altre dels requeriments del projecte, la coberta de les andanes i el pont que havia d'unir l'edifici de viatgers amb el santuari que, també Puigvert, ha revelat que l'arquitecte prengué del pont de fusta de Lucerna⁶⁹. Finalment, l'11 de juliol de 1930, Danés presentaria una proposta definitiva a FMGP que la societat incorporaria a la memòria del projecte i entregaria, l'agost de 1930, a la 2a Divisió Inspector de Ferrocarril. El projecte seria aprovat el 30 de gener de 1931 amb prescripcions, algunes de les quals es referien a l'edifici de viatgers.

La planificació definitiva de Danés mantenia, a diferència de les propostes que uns altres arquitectes havien fet per als edificis de les estacions de la línia, el volum de la construcció en un únic bloc a imitació dels edificis del Gran San Bernat, que, com ha estat observat per Puigvert, l'inspiraven⁷⁰. Ara bé, incorporava un canvi decisiu quan substituïa completament la solució prèviament presentada per a les obertures de la planta baixa. Hi apareixien, aleshores, obertures de dimensions més generoses, rematades amb arc de mig punt i emmarcades amb pedra ben escairada. Unes obertures que, en la façana de les andanes, resultaven portes de pas, i en les que comunicaven amb el torrent s'hi veia, en part, un gran emmarcament per a unes obertures de petites dimensions (figura 7). Ara bé, el nombre i el ritme es mantenia, com en l'estació de Ribes Vila, fixat pel programa dels enginyers. S'hi aprecia,

així mateix, la concreció de la fesomia del pont de fusta, que en aquells moments havia assolit el detall definitiu, però que les dificultats financeres de la societat només permetrien que es dugués a terme en part. Per exemple, per qüestions econòmiques es va haver de renunciar a les garites adossades als pilars⁷¹.

Encara, el fons documental d'FMGP conserva un projecte sense signatura que demostra que la societat va explorar la possibilitat de convertir l'edifici de viatgers de l'estació de Núria en un hotel, batejat amb el nom de *Términus*, l'any 1930. Tot i que no se n'ha localitzat cap memòria ni pot ser atribuït a cap arquitecte perquè hi falten les signatures, l'observació dels plànols permet considerar-ne una capacitat per a una vintena de llits⁷².

Però els anys van passar sense que l'edifici de viatgers de l'estació de Núria avancés més enllà dels fonaments. Des de 1931 la caòtica situació econòmica de la societat —causada per l'encariment del pressupost de construcció i per la crisi econòmica, política i social que va esfondrar la perspectiva d'assolir un nombre satisfactori de visitants al santuari— bloquejava qualsevol possibilitat de completar l'edifici, malgrat que s'havia sol·licitat i obtingut del Govern un parell de pròrrogues. Sense cap edifici, quan el temps era dolent, l'accés al santuari podia arribar a fer-se desagradós. Llavors, per protegir els viatgers que hi arribaven, es va prendre la determinació de desmuntar i traslladar el barracó que, al quilòmetre 10,5 de la línia, havia servit d'habitatge als obrers que treballaven en les obres de la tercera secció del ferrocarril. No hem localitzat els plànols d'aquest barracó, possiblement perquè la seva primitiva construcció a peu d'obra —com també la definitiva reconstrucció que se'n va fer— devia anar a càrrec del contractista Pallás y Gamandé⁷³. El 1953, quan definitivament es va

aprovar el bastiment d'un nou edifici per a l'estació, es consignaria que el barracó «ha resistido valientemente, durante más de veinte años, los fuertes vendavales que azotan la región de Nuriá en el invierno»⁷⁴. L'estació definitiva que va construir-se a Núria va ser inaugurada el 20 de desembre de 1953. En l'acte protocol·lari, el president d'FMGP, Francesc de Paula Gambús Rusca, va anunciar la imminent construcció del llac artificial i la compra d'un orgue nou que havia fet la companyia, perquè fos instal·lat a la basílica del santuari⁷⁵.

El projecte de la nova i definitiva estació de Núria havia estat aprovat l'agost de 1953, i la seva edificació —la premsa remarcava que s'havia fet en sis mesos— resultava d'una rapidesa desconeguda a la vall, encara més si es té present que la companyia sol·licitava un termini de tres anys per poder-la construir en prevenció que el mal temps els aturés les obres més d'una vegada. El nou edifici, del qual desconeixem l'autoria perquè la memòria la signava l'enginyer Fenech, el formava un cos central de planta baixa i primer pis, a més de dos cossos laterals que ocupaven la superfície marcada pels primitius fonaments⁷⁶. *La Vanguardia* en va dir que «es de airosa silueta, de estilo montañero y cubierta de la clásica pizarra del país, siendo su construcción de mampostería careada, con piedra labrada en arcos y oberturas y sostenida con jácenas de hormigón armado»⁷⁷. Com se'n pot deduir, el nou edifici abandonava la uniformitat del volum original proposat per Danés el 1930 per un altre de desigual però més contingut, «a tono con las otras estaciones de la línea y con el propio Santuario»⁷⁸. En definitiva, es tractava d'un edifici en què es reproduïen de forma matussera alguna de les solucions adoptades per Duran i Reynals per a Ribes Vila i Queralls, com ara la pedra carejada i, sobretot, la porxada en la banda de l'andana de vies, però que defugia qualsevol compromís arquitectònic, la qual cosa era i és, precisament, el principal argument de les altres estacions de la línia.

Conclusions

A través d'una selecció bibliogràfica, l'article aporta evidències que la relació dels arquitectes i l'arquitectura amb les estacions de ferrocarril va ser un fet tardà i no exempt de tensions amb els enginyers i l'enginyeria. Descobrim, doncs, que

la penetració progressiva dels primers en el disseny dels edificis de viatgers de les estacions va tenir lloc a finals del segle XIX i singularment a les ciutats, on aquests edificis havien de competir en representativitat amb uns altres que promovia tant l'esfera pública com la privada. Més enllà de la ciutat, l'aportació dels professionals de l'arquitectura a l'estació de ferrocarril va esdevenir un fet excepcional. A Catalunya, durant el primer terç del segle XX, es construïren vuit noves línies de ferrocarril. Alguns dels edificis revelen la presència de l'arquitecte, tot i que l'autoria encara ens en resulta desconeguda. És el cas de les estacions de la línia del Vallès, que Ferrocarriles de Cataluña va construir a partir de 1917 i que ha estudiat Ramon Graus. També ho és el de les cinc estacions que la Compañía General de los Ferrocarriles Catalanes va construir d'Olesa a Manresa entre 1922 i 1924. Però en els altres casos les empreses ferroviàries es van estimar més aprofitar antics projectes d'enginyeria i reproduir-los, perquè van considerar que el lloc que havien d'ocupar els edificis de viatgers, sovint en la ruralia, no requerien la mà de l'arquitecte. En aquestes circumstàncies, la demostració que en la línia de Núria va existir un programa arquitectònic resulta un fet excepcional. La documentació que conté el fons de la societat FMGP demostra que van ser tinguts en compte diferents arquitectes per definir la fesomia dels edificis de viatgers de les estacions de la línia, pel fet que a Catalunya no existien models previs per a l'alta muntanya i que calia desenvolupar-los en relació amb les especificitats del lloc. En relació amb el que ha escrit Jean Claude Vigato, entenem que el regionalisme arquitectònic, que només posava una pell decorativa en un edifici ja concebut, s'ajustava perfectament a la dialèctica entre arquitecte i enginyer sobre l'estació de ferrocarril. Servia, també, els interessos dels promotors del ferrocarril, decididament involucrats en el procés de transformació material de les muntanyes de Catalunya, després que aquestes havien estat construïdes simbòlicament, en expressió de Francesc Roma, per assolir una mena de nou paradís polític i social. L'elecció final d'FMGP va recaure en els arquitectes Josep Danés i Torras i Raimon Duran i Reynals, però mentre l'edifici de viatgers que va projectar Danés, el de Núria, no es van construir mai, els de Duran i Reynals —Ribes Vila i Queralls— s'edificarien durant l'estiu de 1930 i constitueixen, encara avui, un dels trets diferenciadors d'aquell ferrocarril.

* Aquest treball s'ha dut a terme en el marc del conveni interadministratiu de col·laboració entre Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya i l'Institut Català de Recerca en Patrimoni Cultural, per impulsar el reconeixement institucional del conjunt Vall de Núria.

1. S. VON MOOS (2003), «Bahn, Zeit, Architektur: Notizen zu einer Typologie des Hybriden», a *Die Internationalität der Eisenbahn, 1850-1970*, editat per M. Burri, K. T. Elsasser i D. Gugerli, Zúric, Chronos, p. 53.

2. J. DÉTHIER (1978), «La gare: Une nouvelle tour de Babel», *Le Temps des Gares*, París, Centre Georges Pompidou, p. 7-8.

3. C. L. V. MEEKS (1956), *Railroad Station*, Nova York, Dover, p. 151-156.

4. S. VON MOOS (2003), «Bahn, Zeit...», op. cit., p. 58.

5. A. VON BUCH (2007), «In the Image of the Grand Tour: Railway Station Embellishment and the Origins of Mass Tourism», *The Journal of Transport History*, 28(2), p. 252-271.

6. R. GRAUS (2012), *Modernització tècnica i arquitectura a Catalunya 1903-1929*. Tesi doctoral. Universitat Politècnica de Catalunya.

7. Per a la gènesi, el desenvolupament i la crisi de la xarxa ferroviària catalana, vegeu P. PASCUAL DOMÈNECH (2015), *El ferrocarril a Catalunya (1848-1935): Una història de la seva explotació*, volums I i II, Vic, Eumo.

8. F. SAGARRA (1996), *Barcelona, ciutat de transició (1848.1868): El paisatge urbà a través dels treballs de l'arquitecte Miquel Garriga i Roca*. Barcelona, IEC, p. 369-384.

9. Eduard Maristany i Gibert (Barcelona 1855-1941), enginyer de camins, canals i ports, ingressà el 1885 a la companyia del ferrocarril Tarragona-Barcelona-França (TBF). Posteriorment, assumí la direcció de la Xarxa Catalana de MZA (1899) i va esdevenir, a partir de 1908, director gerent de MZA. El 1918 se li atorgà el marquesat de l'Argentera en recompensa per la gestió social i econòmica del ferrocarril espanyol durant els trastorns ocasionats per la Primera Guerra Mundial. També va pertànyer als consells d'administració de la Societat Anònima Cros i de la Maquinista Terrestre y Marítima (elaboració de l'autor).

10. «Trátase de juntar —díjonos el señor Maristany—, las dos estaciones denominadas antiguamente de Granollers y de Mataró, trasladando el actual paseo del Cementerio que las separa, á la parte de la actual plaza de toros que debe desaparecer, y, en el área así redondeada, establecer una estación monumental destinada exclusivamente al tráfico de pasajeros y equipajes de todas las líneas de la Compañía, al de mercancías á gran velocidad, y al de mercancías á pequeña velocidad nada más que de la línea del litoral. Trátase de establecer en el subsuelo de la calle de Aragón, entre el paseo de Gracia y la calle de Lauria, un apeadero destinado exclusivamente á pasajeros, para satisfacer con él una reconocida necesidad de Barcelona. Y trátase, en fin, de llevar el tráfico de mercancías á pequeña velocidad á cinco distintas estaciones, enlazadas entre si con el puerto, á cada una de las cuales pueden consignarse las mercancías según convenga á la agricultura, á la industria y al comercio» (*La Vanguardia*, 24 de gener de 1900).

11. Salvador Soteras Taberner va néixer a Madrid l'any 1874. Va desenvolupar una extensa carrera com a arquitecte des que en va obtenir el títol el 1899 a l'Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona. De la seva producció professional cal destacar-ne, entre d'altres, el desaparegut edifici del Círculo Ecuestre, que estava situat al Passeig de Gràcia de Barcelona o el pont de Mora sobre l'Ebre. L'arquitecte va morir a Barcelona l'any 1925. Font: Arxitectura/COAC.

12. «Per altra part, el seu nomenament immediat, i que mai abandonà, d'arquitecte en cap de les construccions arquitectòniques de la secció de *Via i Obres* de la Xarxa catalana del ferrocarril M. Z. A., li donà ocasions a bastament, de projectar i dirigir grans masses d'edificació, de variadíssims programes, en les que sovint s'hi barrejaven, i tenia que solucionar, problemes del tot insospitats [...] En la Companyia M. Z. A., multitud d'estacions, magatzems, andanes y demás obres anexas, en general de caràcter modest, però amb solucions perfectament encaixades a les respectives necessitats del tràfec. Projectà i dirigí les obres del Abaixador del Passeig de Gràcia. I, per síntesi ben estudiada, fusionà en un projecte definitiu, les diferents tendències expressades en varies solucions presentades de l'Estació Monumental de Barcelona, suara en construcció, la façana de la qual va a càrrec del senyor Muguruza» (A. SOLER I MARCH,

«Obituari de Salvador Soteras i Taberner», *Asociación de Arquitectos de Cataluña: Anuario para 1925*, p. 105-107).

13. Josep Pla va escriure: «Una vegada que vaig dir que l'Apeadero era el Partenon de l'arquitectura mingitoriana, diverses persones es molestaren» (J. PLA [1966], *Primera volada: Obra completa 3*, Barcelona, Destino, p. 288-289). Així mateix, el setmanari *Cu-Cut* va dedicar un seguit de caricatures al baixador durant l'estiu de 1902.

14. A. OLMEDO GAYA (2006), *Historia de los Ferrocarriles de Vía Estrecha en España*. coord. M. MUÑOZ RUBIO, Vol. 2, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, p. 737-768.

15. Són el ferrocarril de Mollerussa a Balaguer (1905), el d'Olot a Girona (1912), el de Barcelona a Martorell, el de Barcelona a Sabadell i Terrassa (1917-1922), el de Ripoll a Puigcerdà (1922), el de Lleida a Balaguer (1924), el de Martorell a Manresa i el de Tortosa a la Cava (1927). S'hi podrien afegir els funiculars de Sant Joan (1918), de la Santa Cova (1929) i l'Aeri (1930), a Montserrat, i el de Montjuïc (1929), a Barcelona.

16. U. LLANO CASTRESANA (2017), «El ferrocarril y la arquitectura neovasca», *VII Congreso de Historia Ferroviaria, Valencia*, [Madrid], Asociación Ibérica de Historia Ferroviaria, p. 19-20.

17. I. MARTÍNEZ RAMÍREZ (1999), «Las estaciones del ferrocarril de Zaragoza-Caminreal, vistas por sus autores, los arquitectos Luis Gutiérrez Soto y Secundino Zuazo Ugalde», *Artígrama*, 14, p. 99-107.

18. R. GRAUS (2016), «Arquitectures noucentistes a les estacions del Tren de Sarrià (1912-1931)», *Locus Amoenus*, 14, p. 187-189.

19. F. ROMA CASANOVAS (2004), *Del paradís a la nació: La muntanya a Catalunya: segles XV-XX*, Valls, Cossetània, p. 122.

20. Per a una visió general de la línia de Núria, vegeu C. SALMERÓN BOSCH (1980), *El cremallera de Núria*, Barcelona, Terminus; A. GRAS (2013), *Història gràfica d'un viatge: 150 anys de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya*, El Papiol, Efadós, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, p. 243-259, i C. GORINI SANTO (2022), «Notícia del proyecto y construcción del ferrocarril Ribes-Queralls-Núria, en el Pirineo de

- Girona», *TST: Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 48, p. 84-117. <<https://doi.org/10.24197/tst.48.2022.84-117>>
21. J. CLARA RESPLANDIS (2004), *El transpirenenc català: Ripoll-Puigcerdà-la Tor de Querol*, Barcelona, Rafael Dalmau Editor, p. 23.
22. «Ferrocarril transpirenaico de Ripoll a Ax-les-Thermes», *Revista de Obras Públicas*, 77, 2529, (1929), p. 265-275.
23. El text de la ROP es refereix, amb tota seguretat, a les construccions que s'havien fet a la línia de Pajares, amb motiu de l'electrificació que s'hi va realitzar el 1924. El parentiu estilístic amb les del transpirinenc és innegable. Gairebé al mateix temps, el 1923, s'havia inaugurat el ferrocarril d'alta muntanya Ferrocarril Eléctrico del Guadarrama, tot i que el programa constructiu relacionat amb les estacions resultava molt migrat, com a conseqüència dels reduïts costos d'establiment de la línia. També cal afegir-hi el Tranvia de Sierra Nevada, de la ciutat de Granada a l'hotel Sierra Nevada Palace (del Duque), les estacions del qual, inclòs l'edifici de l'hotel, tenien un marcat accent arquitectònic regionalista.
24. Per al procés d'alpinització del Pirineu, vegeu J. M. PUIGVERT SOLÀ (2008), *Josep Danés i Torras: Noucentisme i regionalisme arquitectònics*, Barcelona, PAM.
25. La bibliografia que situa la vall de Ribes entre les pioneres de l'electrificació a Catalunya és prou extensa: T. ABEL, R. FIGUERAS, F. MORERA i R. PUS (2006), *L'energia de l'aigua: Centrals hidroelèctriques del Freser. I centenari*, s. l., Gràfiques Alprés; L. URTEAGA GONZÁLEZ (2003), «El proceso de electrificación en Cataluña (1881-2000)», a *Obras Públicas en Cataluña: Presente, pasado y futuro*, editat per S. Tarragó, Barcelona, Real Academia de Ingeniería, p. 355-376, i F. NADAL (1994), «Energía Eléctrica de Cataluña y la hulla blanca de la Vall Fosca (1911-1925)», a *Las tres chimeneas*, vol. II, editat per H. Capel, Barcelona, FECSA, p. 83-123.
26. J. M. PUIGVERT SOLÀ (2008), *Josep Danés...*, op. cit., p. 247.
27. I. MARTÍNEZ RAMÍREZ (1999), «Las estaciones del ferrocarril de Zaragoza-Caminreal...», op. cit., p. 99-107.
28. JEAN C. VIGATO (1994), *L'architecture régionaliste: France, 1890-1950*, París, Institut Français d'Architecture, Norma, p. 21.
29. *Ibidem*, p. 152.
30. J. M. PUIGVERT SOLÀ (2008), *Josep Danés...*, op. cit., p. 102.
31. «En la primera mitad del siglo XIX, el entorno montañoso alpino comenzaba a mostrar todo su potencial como destino turístico tras consolidarse como alternativa a la estancia estival que se realizaba en las numerosas localidades termales y balnearias de moda. Sin embargo, su capacidad de atracción no solo aseguraba la persistencia de una clientela internacional adinerada que facilitase su explotación. También puso en manos de operadores turísticos extranjeros la construcción de su imaginario colectivo. Una Suiza sin suizos, que promovía sus bellezas naturales evitando cualquier contacto con lo autóctono, dejando así al paisaje libre de éste» (E. JIMÉNEZ-MORALES i C. VARGAS-DÍAZ [2018], «El hotel turístico: Viaje a los orígenes de su arquitectura, 1880-1932», *Arquitectura Revista*, 14[2], p. 151-162).
32. Vegeu els llibres d'actes de secretaria de l'Ajuntament de Ribes. El procés d'expropiació dels terrenys per a l'estació del Transpirinenc, que es va iniciar el 1914, va ser llarg i feixuc, fins al punt que en les actes municipals s'hi reflecteixen els «terrenos de la discordia». Per construir la línia Ribes-Querolbs-Núria, FMGP va contractar un grup d'enginyers militars. A més de l'enginyer de la societat, Montserrat Fenech Muñoz, hi van treballar Àngel Alfonso de Luna, Enrique García Martí i Rafael López Tienda. Sabem que l'edifici de la subestació de Querolbs el va projectar Enrique García Martí.
33. «Art. 9º. El Gobierno entregará gratuitamente á la compañía todos los terrenos necesarios para el establecimiento del camino de hierro [...] siempre que los terrenos sean correspondientes a bienes de la nación ó de los llamados baldíos, realengos, mostrencos, comunales, despoblados, de dueños desconocidos ó cualesquier otros de que pudiese disponer el Gobierno sin el concurso o con el concurso de las Cortes», «Real orden, dictando varias disposiciones relativas á la empresa del camino de hierro de Barcelona á Mataró». *Colección legislativa de España*, Volum 36, Madrid, 3 de març de 1846.
34. Els ferrocarrils rètics (Rhb) constitueixen una extensa xarxa de via mètrica que travessa els Alps al cantó dels Grisons, a Suïssa. Una de les seves línies, l'Albula, ha estat declarada patrimoni mundial de la humanitat per la UNESCO.
35. FGC Fons FMGP (2001/01).
36. «El señor Presidente manifiesta que como ya saben todos los Señores Consejeros presentes la barraca de madera que hace las veces de estación provisional de Ribas-Empalme desde la inauguración del ferrocarril de Nuria, se halla en estado tan ruinoso que según el informe del Señor Ingeniero Director, difícilmente podrá prestar servicio durante el próximo invierno y que por tanto era de imprescindible necesidad la sustitución de la mencionada barraca [...] El Consejo previo estudio de los planos presentados acuerda autorizar la mencionada construcción de la estación de Ribas-Empalme encareciendo al Sr. Ingeniero Director la máxima economía en el desarrollo de dicha obra dado el estado precario de la situación financiera de la Sociedad» (FGC Fons FMGP [9007/02], Llibre d'Actes del Consell d'Administració, sessió de 25 d'octubre de 1934). També, una proposta per adaptar una part del magatzem del Transpirinenc a Ribes com a estació a FGC Fons FMGP (2001/06).
37. FGC Fons FMGP (1103/07). El baixador se situava originàriament en terrenys públics, exactament en el lloc que actualment ocupen les escoles. La proposta va ser abandonada a favor de l'estació en una nova ubicació.
38. «El ayuntamiento de la villa de Ribas de Freser posee un plano general con su proyecto de reforma, urbanización y ensanche, confeccionado en el año 1903 por el arquitecto don Antonio Coll Fort, cuyo documento en aquella fecha y hasta hace poco a [sic] llenado por completo las necesidades de la localidad y merecen unánime elogio quienes lo idearon y más aún quien lo ejecutó. En los años transcurridos desde que fue aprobado se han llevado a cabo en ésta diferentes obras de reforma y nueva alineación, unas siguiendo la línea trazada en el plano y otras omitiendo por completo lo que en el mismo se indica. Pero no es este el momento de hacer resaltar si se han cometido o no extralimitaciones, solamente hemos de reconocer que el plano en cuestión a [sic] hecho que la villa de Ribas diera un gran paso en su urbanización. Y ahora nos hallamos en que éste ha debido de ser modificado en una de sus partes

con motivo de la proyectada construcción del ferrocarril de Ribas a Núria y debido al emplazamiento que se da a la estación dentro de la localidad, que no permite la apertura de una calle señalada en el plano como continuación del Puente denominado de la “Vila de munt”. La rectificación se ha hecho procurando apartarse lo menos posible de lo indicado en el mismo, como es de ver por el proyecto que forma parte de éste expediente, todo lo cual no es de dudar que merecerá la aprobación de los señores del Ayuntamiento y ya que por imperio de las circunstancias ha debido alterarse la urbanización de entrada a la calle de la Fábrica, es de necesidad también imprescindible que la nueva alineación se lleve a la práctica a la mayor brevedad posible debido á que por dicha calle ha de circular forzosamente todo el tránsito que conduce a la carretera de Pardinas en construcción y a la estación del nuevo ferrocarril en proyecto. La forma de ejecutarse dicha reforma la tiene muy a mano el ayuntamiento con el importe de la venta de los solares de su propiedad sitios en el paseo de Guimerá, cuyo presupuesto ya ultimado, se somete también a la aprobación del consistorio, por lo que de así merecerlo, se habrá dado un gran paso en la urbanización de Ribas, y además, sin duda alguna, será la clave para que se realicen otras de iniciativa particular» (ACRI RIBES, 179-1).

39. En la finalització del període de la Dictadura de Primo de Rivera l'opinió pública de Ribes exigiria explicacions de determinats moviments especuladors que havia fet l'Ajuntament. Sobre aquesta qüestió, i referint-se a la promoció de cases barates a Madrid, Carlos Sambricio apuntava que «la operación que propician los Ayuntamientos es perfecta, si tenemos en cuenta que quienes integran las corporaciones son, precisamente, los poseedores de terrenos y los hombres ligados a negocios de la construcción; tras haber logrado la recalificación de la zona, [...] planean que sea el propio ayuntamiento quien garantice la inversión, tanto con avales como urbanizando los terrenos» (C. SAMBRICIO [1982], «La política urbana de Primo de Rivera: Del Plan Regional a la política de casas baratas», *Ciudad y Territorio*, 54, p. 51).

40. FMGP va adquirir les parcel·les 2 a 6 del plànol que Jeroni Martorell havia dibuixat el 1915 (ACRI RIBES [sense inventariar]). El 1934 s'hi construïren els xalets

Sau I i Sau II en les parcel·les 2 i 3, el projecte dels quals va anar a càrrec de l'arquitecte Josep Riera Reguer. Els terrenys van ser venuts a La Papelera del Freser (Josep Sau), el 1930, per un import que no hem pogut conèixer. FGC Fons FMGP (9008/01), Llibre d'Actes del Consell d'Administració, sessió de 10 de juny de 1930.

41. FGC Fons FMGP (1013/04). La societat va arribar a confeccionar un plànol en què el passeig Guimerà arribava fins a l'emplaçament de l'estació, a més d'obrir-se nous carrers per urbanitzar la zona. Comprovem que la temptació de l'especulació immobiliària tothora hi va ser present.

42. El pont definitiu no es construiria fins vint anys més tard. FGC Fons FMGP (1013-11).

43. FGC Fons FMGP (1014/01).

44. FGC Fons FMGP (1014-01).

45. FGC Fons FMGP (1014-06). En el projecte s'hi descobreix un classicisme molt significatiu en la composició dels habitatges, especialment visible en les característiques dels espais dedicats a la neteja i la higiene.

46. FGC Fons FMGP (1014-04). Possiblement, els olis i els greixos es disposaven prop de la caldera de calefacció per evitar-ne la congelació durant l'hivern.

47. FGC Fons FMGP (1014/07).

48. «Ha acabat brillantment la carrera d'arquitectura, el jove Josep Riera Reguer, fill del contractista d'obres d'aquest poble, senyor Joan Riera Pallàs. Tanmateix, resulta un gran avantatge per la nostra comarca que un fill d'aquesta exerceixi una carrera de la qual fins ara es trobava mancada. A mitjans mes actual sortirà amb alguns companys de viatge d'estudis pel Nord d'Espanya» (*La Veu de Catalunya*, 13 de juliol de 1927. També a *La Vanguardia*, 12 de juliol de 1927 [en castellà]).

49. Josep Riera i Reguer (Sant Julià de Vilatorrada, 1903, t. 1927, Barcelona, 1994) va exercir d'arquitecte municipal a Ripoll i a Manlleu. Autor d'una nombrosa producció al Ripollès (Ripoll, Campdevàrol, Ribes de Freser, Sant Joan de les Abadesses, Camprodon...), a Ribes hi va projectar diferents habitatges, dels quals es van construir els xalets Sau I i Sau II i Els Pibets (1934). El 1929 va esdevenir director de l'Escola d'Arts i Oficis

de Ripoll. Durant el franquisme va assumir diferents càrrecs polítics a l'Ajuntament de Ripoll.

50. Raimon Duran i Reynals (Barcelona, 1895 – Barcelona, 1966, titulat el 1926) «no es trobà compromès amb un determinat estil o en la recerca d'una hipotètica modernitat; utilitzà els estils, o millor dir, les diverses “maniere” que ell va anar elaborant, segons el client, el lloc, el moment, el tipus de construcció a projectar, etc. Aquesta actitud eclèctica i, per tant, la llibertat amb què incorpora a la seva arquitectura els suggeriments més diversos: classicisme florentí, el georgià anglès, l'eclecticisme americà del segle xx, l'arquitectura tradicional o popular catalana, etc., [...] és un arquitecte molt poc preocupat per aspectes teòrics o ideològics, que per això és molt més permeable a la influència d'un estil funcionalista entès com una possibilitat de més, però que sempre va estar molt allunyat de l'ortodòxia del moviment modern» (J. TARRÚS GALTER [1982], «Duran i Reynals: Clàssic i eclèctic», *Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme*, 150, p. 31-50). Sobre l'obra de Raimon Duran i Reynals, vegeu J. M. ROVIRA (1976), «[Noucentisme: la arquitectura y la ciudad] Raimon Duran i Reynals o la soledad de un corredor de fondo», *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*, 113, p. 57-63, Serie Archivo Histórico, 6; J. M. ROVIRA (1995), *Centenari Raimon Duran i Reynals (1895-1995)*, Barcelona, Departament de Cultura, Generalitat de Catalunya; A. PIZZA i J. M. ROVIRA (1999), *Anys 30: La tradició renovada*, Barcelona, Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, p. 73-95.

51. M. SERRET (1931), «Un diumenge a la Vall de Núria», *Mirador*, 110 (12 de març), p. 8.

52. A. PIZZA (1989), *Barcelona 1929-1936: Il ponte incompiuto dell'architettura* [tesi doctoral], Universitat Politècnica de Catalunya.

53. El projecte del gran hotel de luxe diferenciat del santuari va ser un dels pilars en què FMGP va fonamentar la construcció del cremallera de Núria, la qual cosa va quedar estipulada contractualment amb el bisbe d'Urgell, Justí Guitart. Des de 1928 havia previst de finançar-lo amb les bestretes reemborsables del PNT, que no va aconseguir. Els grans desviaments pressupostaris en la construcció de la línia, els pagaments al bisbe per concloure el santuari i el canvi radical en l'escenari econòmic i social internacional van frustrar-ne la

construcció. Llavors, FMGP forçaria el bisbe Guitart perquè acceptés la transformació d'una part de les hostatgeries del santuari en hotel, la qual cosa va aconseguir el març de 1931, després d'una negociació difícil que va requerir l'autorització de Roma. L'Hotel Núria obriria les portes l'estiu de 1931. Sorprenentment, el 1943 es tornaria a presentar un pressupost actualitzat per executar l'antic projecte de Duran i Reynals, però finalment no tiraria endavant i cauria en l'oblit. El fons documental conté nombroses referències a l'afer i també es poden trobar a la premsa de l'època. FGC Fons FMGP (11003/08); (9008/01); (7004/03); (3005/01); (3005/05).

54. Val la pena afegir-hi, a més, que Estanislau Duran i Reynals, germà de Raimon, havia col·laborat amb la companyia FMGP l'any 1923 en un afer d'elevada responsabilitat i resultava ser íntim amic i col·laborador d'Elies Rogent Massó, fill de Josep Rogent Pedrosa.

55. Sobre la construcció de l'escorxadó, se'n conserva un interessant informe de l'arquitecte municipal de Ribes de Freser, Josep Danés i Torras, en què defensa els interessos del poble davant d'unes despeses de construcció que considerava que havien estat inflades artificialment per part de l'enginyer Molinas (ACRI Fons Ribes [actes de secretaria]).

56. «Possiblement, l'Escola de l'Abadessa Emma és l'obra de Duran que traspua l'experiència italiana d'una manera més clara. Es tracta, doncs, d'un edifici neorenaixentista format per tres cossos comunicats, internament, per un espai central de gran elegància. L'accés es fa a través d'un porxo, damunt del qual, amb lletres esgrafiades, hi ha la llegenda «Escoles de la Generalitat». Més amunt de la teulada del porxo, a l'exterior, a banda i banda de l'òcul d'una aula, hi ha les restes, molt desgastades i gairebé inapreciables, de dos frescos del pintor Josep Obiols. La composició de les façanes formen una sèrie d'arcades de terracota, en les quals s'hi combinen els porxos, les finestres i els murs cecs. En un extrem dels cossos hi ha un espai porticat a la manera de petit claustre obert en dues de les seves bandes. Es tracta d'una peça que troba la inspiració en les pintures de Fra Angelico. En la composició interior de l'edifici es demostra el domini que Duran tenia de l'espai, tant per la distribució com per l'enginy d'algunes solucions funcionals» (R. LACUESTA et al. (2019), *Mapa d'Arquitectura i Paisatge Urbà Noucentistes*,

<<http://www.mapaarquitectura-noucentisme.org>>.

57. Les liquidacions de caixa en la construcció de la línia, durant l'any 1930, ens informen que la pissarra i la pedra del revestiment de les estacions van arribar amb tren, possiblement, d'Astorga, al nord d'Espanya (FGC Fons FMGP [1012/06]).

58. «L'ordre, la claredat en la composició, el classicisme i la poètica, vistos des de la nostra perspectiva històrica del fenomen del Renaixement Italià, especialment de radicació Florentina, eren les coordenades en què es fixaven els límits dels projectes, fossin urbans o rurals; i en aquests últims crec que la puresa d'un Fra Angèlic tenia una gran influència i que el xiprer toscà n'era un complement imprescindible» (J. PRATMARSÓ [1982], «Raimon Duran i Reynals, arquitecte», *Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme*, 150, p. 20-22).

59. FGC Fons FMGP (4009/02).

60. A. CIRICI PELLICER (1985), «L'arquitectura a Queralbs», a *Queralbs*, Montblanc-Martín, Centre Excursionista de Catalunya, p. 245.

61. J. M. PUIGVERT SOLÀ (2008), *Josep Danés...*, op. cit., p. 103.

62. La companyia ambicionava sense ambages el negoci immobiliari a la vall, com es desprèn de l'anotació que conté la justificació del projecte del baixador de Rialp, de 1931: «donde en verano se reúne una respetable colonia veraniega y que reúne incomparables condiciones para la edificación de numerosos chalets» (FGC Fons FMGP [2002/11]).

63. «Així, doncs, les estacions de Les Planes, de La Floresta-Pearson, de Valldoreix, de Les Fonts, de Sant Quirze i de Bella-Terra no serien res més que una casa més del suburbi jardí, una casa d'estiueig o una casa d'aquelles classes mitjanes que començaven a abandonar l'Eixample, una casa que proposava i celebrava la ciutat jardí noucentista» (R. GRAUS [2016], «Arquitectures noucentistes...», op. cit., p. 192).

64. El 31 d'octubre de 1930 FMGP va adquirir el pla de la Font, un terreny d'unes 0,8 hectàrees que pressuposem que tocava amb els que ocupava l'estació. No sabem amb quina finalitat el va comprar, tot i que, vistes les ambicions dels promotors de la societat en el

negoci immobiliari, no seria gaire desencertat jutjar que perseguien la urbanització del lloc. Pel solar van pagar-se 8.500 pessetes. Pel fet que els terrenys havien estat adquirits amb una autorització verbal feta a Àngel Alfonso de Luna, el 1932 es va procedir a regularitzar el títol de propietat. Llibre d'Actes del Consell d'Administració. Sessió de 9 de desembre de 1932. FGC Fons FMGP (9008/01).

65. *La Vanguardia*, 24 de març de 1931.

66. «[...] en el cual se ha buscado, además de la comodidad del viajero, el mejor efecto estético entonado con el ambiente» (FGC Fons FMGP [2008/01], Ferrocarril de Ribas del Freser al Santuario de Nuestra Señora de Nuria. 3ª Sección. Estación de Nuria. Informe revisat per la 2a Divisió Inspector de Ferrocarrils, agost de 1930).

67. FGC Fons FMGP (2008/01).

68. FGC Fons FMGP (2008/01).

69. J. M. PUIGVERT SOLÀ (2008), *Josep Danés...*, op. cit., p. 112-113.

70. El ritme i la dimensió de les finestres a les façanes recorda vivament els dels croquis de Danés que aporta Puigvert. Vegeu J. M. PUIGVERT SOLÀ (2008), *Josep Danés...*, op. cit., p. 114.

71. La construcció del pont de fusta va ser aprovada pel Consell d'Administració en sessió de 7 de setembre de 1932, com a conseqüència de l'informe que havia fet l'enginyer Montserrat Fenech sobre el mal estat de la passarel·la que s'hi havia instal·lat provisionalment. La fusta per al pont havia estat adquirida durant la construcció de la línia per un total de 20.000 pessetes i es trobava emmagatzemada a La Farga. Per aconseguir la màxima economia, el programa constructiu es va reduir tant com va ser possible, de manera que en la realització hi van treballar operaris de la societat, inclosos dos revisors de la línia que, abans de formar part d'FMGP, havien estat fusters. Amb aquests precedents, el cost de construcció es va reduir de les 11.500 pessetes previstes a 4.508,8, com a conseqüència, també, «de haberse sustituido materiales de mayor coste con otros a menor y que pueden tener el mismo resultado a juicio de los técnicos consultados» (FGC Fons FMGP [9008/01], Llibre d'Actes del Consell d'Administració, sessió de 7 de setembre de 1932, sessió de 18 de gener de 1933).

72. FGC Fons FMGP (2008/03).
73. Malgrat que ho hem intentat, no hem pogut esbrinar si Pallás y Gamadé va deixar cap fons documental.
74. Trobareu informació sobre el barracó de fusta a FGC Fons FMGP (2008/05).
75. *Los Sitios*, 22 de desembre de 1953, p. 8.
76. La construcció de l'edifici la va dur a terme Pallás y Gamadé. La direcció d'FMGP va valorar fins a tres projectes diferents, però no s'han localitzat els plànols de les propostes alternatives i bé podria ser que fossin les que havia presentat Josep Danés el 1930. FGC Fons FMGP (10002/01).
77. *La Vanguardia Española*, 22 de desembre de 1953, p. 34.
78. FGC Fons FMGP (2008/05).