Ara Pirineus, 14/01/21

El centenari túnel de Toses es renova amb dificultats i retards en les obres

L'orografia complexa i l'altura, 1.494 metres, ja va ser un problema al principi de la infraestructura



01. Les obres al portal sud del túnel. 02. Les vies que s'han extret de l'interior. / FOTOS: JOSEP CLARA

Des del 22 de juny es manté tallada la circulació de trens entre Ribes de Freser i la Cerdanya a causa de la restauració que es duu a terme al túnel de Toses. Per garantir la mobilitat, Rodalies de Catalunya manté un servei alternatiu per carretera entre Ribes de Freser i Puigcerdà-la Tor de Querol. La versió oficial qualifica les obres d'actuació integral en la modernització de l'obra de fàbrica. La retauració anunciada pretén millorar el revestiment de la foradada i la del drenatge longitudinal en tots dos costats de la via, a fi de garantir l'estabilitat de l'estructura, pal·liar danys i patologies detectats des de fa temps i minimitzar la probabilitat d'incidències que afectin el servei, a més d'eliminar la limitació temporal de velocitat. La inversió prevista és de 9,5 milions d'euros.

Una visita al paratge permet comprovar que per a les obres ha calgut aixecar la via de l'interior de la foradada, tallar-la en trams de 18 metres i apilar-la en diversos indrets fora del túnel. Les obres interiors, segons el BOE dels dies 19 i 20 d'octubre, s'han adjudicat a les empreses Amberg Infraestructuras S.A. i Nortúnel S.A. per 580.000 i 8.941.650 euros, respectivament.

La data prevista de reobertura a la circulació de trens era el 7 de febrer del 2021, però a causa de les esllavissades ocorregudes durant l'estiu, la reprogramació

s'ha alterat i ara donen com a data el maig vinent, si no passen més coses. Val a dir que la part del túnel pròxima a la boca nord -túnel artificial- presenta dificultats especials pel fet de quedar superficial. Això fa que s'hi detectin patologies puntuals, perquè el formigó es desgasta més fàcilment amb les filtracions i l'acció del procés de glaç-desglaç.

Adif informa que destina tots els recursos humans i materials disponibles a l'actuació restauradora però una font tècnica assegura: "Lamentablement, la conselleria de la Generalitat ha estat absent en una obra que l'afecta de ple". I suggereix que s'hauria de treure profit de l'ocasió per restaurar el portal de la boca sud del túnel, de caràcter monumental: "Qualsevol dia hi haurà una esllavissada i aprofitaran l'avinentesa per enderrocar-lo".

Un segle salvant la collada

Les obres del túnel primigeni van començar el 1911. Construït al quilòmetre 29,745 de la línia de Ripoll a Puigcerdà, entre les estacions de Sant Cristòfol de Toses i la Molina, la foradada número 36 o "túnel llarg" de Toses salva la collada del mateix nom a 400 metres de profunditat. La longitud total de l'obra -compresa la part artificial- és de 3.904 metres i dins seu es localitza la cota 1.494, la més alta de la línia. Forma part del denominat *transpirinenc oriental*, el recorregut ferroviari més alt de l'estat espanyol en adherència i amplada normal, que presenta rampes del 41 per mil i travessa paratges d'una gran bellesa panoràmica.

Abans de poder començar la feina, atorgada a una societat domiciliada a Saragossa que es va comprometre en concurs públic a realitzar les obres per 6.207.000 pessetes, va caldre obrir un camí des de Planoles i establir-hi una línia de transport d'energia elèctrica, derivada de la instal·lada per la Societat Hidràulica del Freser, a Queralbs, la qual cosa era necessària per poder activar els motors i l'enllumenat.

Esllavissades amb 30 morts

Però calar aquest túnel va representar l'entrebanc més gros per fer arribar el ferrocarril a Puigcerdà. La naturalesa del terreny, les filtracions d'aigua, les adversitats climatològiques i la desaparició sobtada d'un dels contractistes van afectar negativament una obra que es va complicar i en algun moment va semblar irresoluble. En el treball d'obertura hi van perdre la vida una trentena d'operaris i el nombre de ferits va ser semblant, per culpa de les esllavissades i els accidents que es repetien constantment. Per això la infraestructura per a la perforació va haver de comptar amb un hospital a Toses mateix.

En un sol dia, el 14 d'abril del 1914, es van registrar quatre morts. Les baixes més espectaculars van ser la del director de les obres, Hilario Jesús Retuerta Toledano, natural d'Almonacid de Zurita (Guadalajara), i la del metge lleidatà Miquel Castells Ferrer, que hi havia acudit en funció de socors. El primer s'havia acostat al transformador i es va electrocutar " *por corriente de alto voltaje* ", la qual va matar involuntàriament el segon. La versió popular sobre aquestes morts

ocorregudes el 5 de maig del 1916 explica que Retuerta es va suïcidar perquè no preveia l'èxit de la societat encarregada de la contracta. Va ser enterrat a Toses mateix.

Dissolta la societat que havien constituït Corsini, Retuerta i Bruned, que havia iniciat les obres el desembre del 1911, l'Estat en va assumir la construcció directa mentre es treballava en altres trams de la línia. El calament final no es va poder celebrar fins al 28 de febrer del 1919, és a dir, set anys i tres mesos després del començament de les obres. D'aquesta manera, el tren que havia inaugurat el primer trajecte fins a Ribes de Freser l'agost del 1919 va poder obrir la circulació de combois entre Ribes i la Molina el juliol del 1922 i de la Molina a Puigcerdà l'octubre del 1922.

La connexió definitiva amb la xarxa francesa i l'estació de la Tor de Querol-Enveig, a causa de les dificultats sofertes per França durant la Primera Guerra Mundial, va haver d'esperar fins al juliol del 1929, data en què es va inaugurar així mateix l'electrificació de la línia. Per als habitants de la Cerdanya i el Ripollès, el tren va representar una millora innegable per a les comunicacions veïnals, les activitats comercials i el turisme de muntanya.