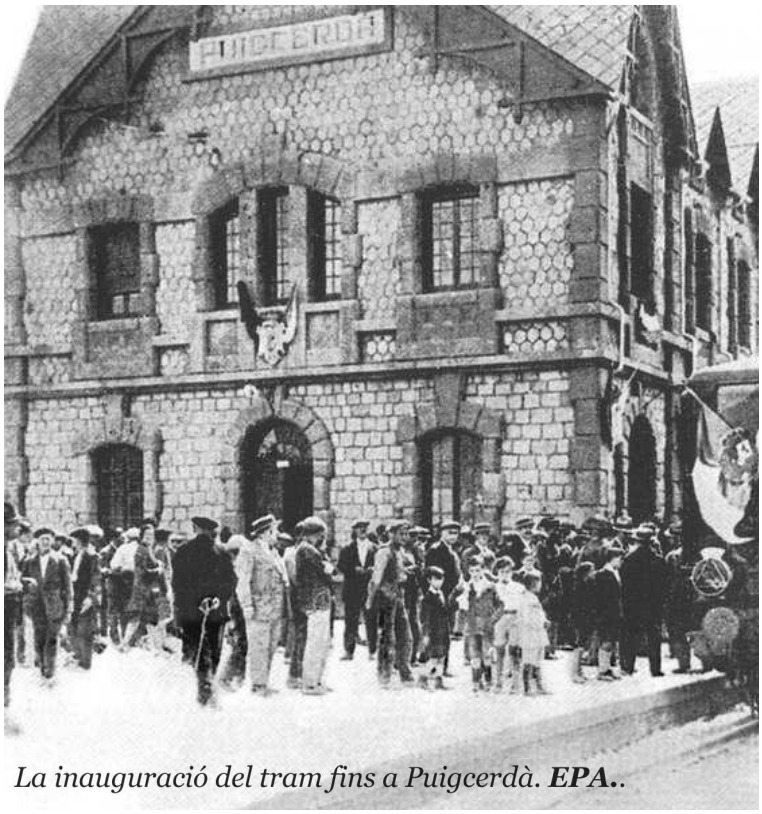
EL PUNT AVUI+

INFRAESTRUCTURES I SERVEIS
RIPOLL/ PUIGCERDÀ - 7 juny 2021 2.00 h

# En línia recta fins a Tolosa i París

- **Passat · La construcció del tren Transpirinenc i de la collada van ser clau per modernitzar la Cerdanya i la vall de Ribes futur · El territori reclama, ara, la seva millora com a eix de desenvolupament**




*La inauguració del tram fins a Puigcerdà.* ***EPA.***.





**JORDI CASAS** -
RIPOLL/ PUIGCERDÀ

Cent anys després

d'inaugurar-se la línia del ferrocarril transpirinenc, un o dos anys abans o després segons l'estació que es prengui de referència, i cinc més d'obrir-se al trànsit la carretera de la collada de Toses, el balanç és el d'una història amb llums i ombres, o més ben dit, de regust agredolç. Sense cap mena de dubte, aquestes dues infraestructures van incorporar la comarca de la Cerdanya i la vall de Ribes a la modernitat de l'època. De fet, van ser fonamentals per al desenvolupament del turisme i per al de l'esquí a la Molina i la vall de Núria. A més, en aquest últim cas, van contribuir a la construcció de la línia del tren cremallera, una de les poques línies de muntanya amb trams amb tracció dentada. Amb els pas dels anys, no obstant, totes dues infraestructures s'han anat allunyant dels estàndards moderns quant a seguretat, confort, competitivitat i qualitat del servei.

**exprés, calien entre 5 i 6 hores de tren**

Pel que fa al tren, la línia Barcelona-la Tor de Querol és la línia internacional més recta entre la capital catalana i la francesa passant per Tolosa de Llenguadoc. Tot i aquesta evidència, no se l'ha potenciada, ni dimensionada mai com a tal. Es pot afirmar que només les estacions de Ripoll –d'estil neogòtic i que tothom coneix com a la Nova– i la de la Tor de Querol –exageradament gran per a un poble de poc més de 400 habitants– són els únics vestigis de la importància que hauria hagut de tenir.

Pel que fa a la collada, és imperatiu un nou traçat, el del famós túnel de Toses, per eliminar els 44 quilòmetres d'una carretera sinuosa i a una altura que a l'hivern la fa molt perillosa, si es té en compte que és la principal comunicació per carretera entre la Cerdanya i el Ripollès i,

per tant, l'eix principal per a la majoria de les comarques gironines amb el Pirineu. Una reivindicació que es va iniciar l'any 1969.

La història d'aquestes dues infraestructures es recull al llibre El ferrocarril transpirinenc, el pas per la collada de Toses. Les comunicacions a través del Pirineu, de Lluís Garcia. Segons aquest treball, les primeres propostes són del 1835, però els concursos d'adjudicació no es van produir fins al 1909. S'hi parla de les inauguracions del tram Ripoll-Ribes (el 1919), la del tram fins a la Molina (el juliol del 1922) –el túnel ferroviari de Toses es va començar a perforar el 1911– i l'obertura fins a Puigcerdà (l'octubre del mateix any). Fins al 1924, els usuaris havien de fer canvi de tren a Ripoll, perquè la línia fins a Sant Joan de les Abadesses era de la Companyia del Nord i la de Puigcerdà, de l'estatal. La connexió internacional a la Tor de Querol no es va poder fer fins al 1929, any en què la línia passa a ser de la companyia Camins de Ferro del Nord d'Espanya.

El servei es va activar amb dos viatges d'anada i tornada, un per companyia. El ràpid de la Cerdanya i el Pirineu Express. Tot i el nom dels dos serveis, calia invertir entre 5 i 6 hores per fer el trajecte Barcelona-Puigcerdà.

## Locomotores

A causa de les característiques del traçat, es van haver de construir expressament unes locomotores que s'hi adaptessin. Són les de la sèrie 1.000 i se'n van fer 7, de què una, la 1.002, es pot veure encara ara a l'estació de Ripoll. Van substituir les de la sèrie 7.000, que són les que s'utilitzaven a la línia entre Barcelona i Sant Joan de les Abadesses, quan van substituir les de vapor, les TP1, TP2, quan

es va produir l'electrificació.

## Més de 50 anys lluitant pel túnel de Toses

**J.C**

Els agents polítics, econòmics i socials de la zona pirinenca gironina fa més de cinquanta anys que reivindiquen el túnel de Toses, fins al moment, sense massa èxit. De fet, el 1975, ja van perdre la batalla a favor del túnel del Cadí, quan la Generalitat va prioritzar l'eix del Llobregat, és a dir, l'accés directe i ràpid dels barcelonins cap a les pistes d'esquí i la Cerdanya, fonamentant-lo en la idea de l'equidistància de Manresa respecte a qualsevol punt de Catalunya.

La història del túnel de Toses té el punt d'inici el 1969, quan es va crear la societat Promoció i Desenvolupament de Girona, participada per la desapareguda Caixa de Girona, La Caixa, 55 ajuntaments i altres entitats, amb l'objectiu de tirar endavant la infraestructura. El túnel de Toses es va projectar amb 3 quilòmetres de llargada i 20,4 milions d'euros d'inversió. Sis anys més tard, l'Estat atorgava a la societat la concessió de la gestió del túnel a través d'un peatge. Incasa, però, va promoure el túnel del Cadí, amb la Generalitat com a soci majoritari. Es va projectar i construir amb 5,3 quilòmetres i 84,1 milions d'inversió.

El 2005, va ser quan l'Estat va recuperar el projecte de Toses, amb la proposta de quatre traçats, i el 2008, va adjudicar el projecte constructiu sobre la base de l'opció anomenada Baixa 60, proper a la via del tren a la banda ripollesa i força al costat de la carretera de la Molina per la

ceretana. Tenia un total de 22 quilòmetres entre Ribes de Freser i Fontanals de Cerdanya, preveia el túnel de Toses, de 1.700 metres, i el de la variant de Ribes, de 1.500 metres, que s'havia de construir abans, en una primera fase de l'obra. El pressupost estimat era de 78,5 milions d'euros.

Una vegada més, tot va quedar aturat i hi continua, en espera de la voluntat política i els recursos que calen.

## Quasi cent anys de collada

La comunicació viària del Ripollès i la Cerdanya per la collada de Toses té cent anys d'història, tot i que es pot parlar de dos-cents i escaig si es té en compte que la primera temptativa data del 1825. Les obres de la collada es van iniciar l'any 1863 i es va fer un primer tram entre Ribes de Freser i Can Serra. No va arribar fins a dalt de la collada fins nou anys després. L'adjudicació dels trams de la banda ceretana, però, es va dur a terme per trams entre el 1901 i el 1910. Cal remarcar que, tot i ser una concessió pública, les obres d'aquest tram van ser impulsades i sufragades per la iniciativa privada. Els promotors van establir un peatge a la Molina (Alp). La inauguració, o més ben dit l'ús, de la carretera entre Ribes i Puigcerdà per la collada de Toses és del 1916. L'actual carretera que uneix Alp i la collada per la Molina es va habilitar en dues fases: la primera data del 1967, quan l'Ajuntament d'Alp va fer el tram fins a la Molina i la font Canaleta, i el segon, el 1972 i ja amb l'ajuda de la

Diputació, va fer fins a la collada.