

Diari de la neu, 01/09/26

Toses, Cantó, Perves i Llevata: els quatre grans colls de la N-260

A l'hivern són sinònim de neu, de cadenes, de llevaneus i hores d'espera, però cada vegada menys



Toses, Cantó, Viu de Llevata i Perbes: els quatre grans colls de la N-260 Autor/a: Diaridelaneu.cat

Hi ha carreteres que simplement uneixen municipis i/o comarques. Al seu voltant s'hi poden produir accidents o viure històries personals que, amb el temps, les fan especials. I després hi ha les carreteres d'alta muntanya, marcades, a més, per una meteorologia que en condiciona enormement la circulació. La N-260, l'Eix Pirinenc, pertany a aquesta segona categoria.

Durant dècades, els ports de Toses, del Cantó, de la Creu de Perves i de Viu de Llevata han estat, a l'hivern, sinònim de neu, cadenes, màquines llevaneu i llargues hores d'espera. A més d'unir nuclis de població, aquests passos són portes d'entrada a les estacions d'esquí i vies d'accés per als qui volen ascendir alguns dels cims més emblemàtics del Pirineu.



Postal de finals dels 60 o inicis dels 70 de la collada de Toses ben nevada (Foto: Escudo de Oro).

La N-260 és avui coneguda com l'Eix Pirinenc, però en realitat és el resultat de la unió de diverses carreteres històriques que, durant més d'un segle, han estat l'espina dorsal de les comunicacions del Pirineu català. Abans de l'obertura de túnels, autovies i eixos moderns, els grans ports de muntanya de la N-260 eren autèntics colls d'ampolla durant l'hivern. La neu, el gel i les ventades condicionaven la mobilitat durant setmanes, convertint aquesta carretera en un símbol tant del progrés com de l'aïllament pirinenc.

Una carretera feta a partir de camins històrics

L'actual N-260 no va néixer com un projecte únic. Durant els segles XIX i XX es van anar construint diferents carreteres estatals que connectaven les valls pirinenques. Amb els anys aquestes vies es van integrar sota una mateixa denominació, configurant l'Eix Pirinenc entre Portbou i Sabiñánigo. El seu traçat, però, continua resseguint les valls naturals i superant els ports de muntanya, fet que explica el seu caràcter sinuós i la dependència de la meteorologia.



Conductors posant cadenes a la Collada de Toses el desembre de 2025 (Foto: Diaridelaneu.cat)

1. La Collada de Toses: la porta oriental del Pirineu

La Collada de Toses (1.790 m) és probablement el port més emblemàtic de Catalunya, i el més proper al Mediterrani dels 4. Durant dècades va ser l'únic accés viari entre el Ripollès i la Cerdanya abans de la construcció del túnel del Cadí.

La carretera segueix un itinerari molt més antic, utilitzat des de l'edat mitjana per comerciants, ramaders i traginers. L'arribada de la carretera moderna i, posteriorment, del ferrocarril Transpirinenc van transformar completament la vall de Toses, trencant un aïllament secular.

Durant els anys cinquanta, seixanta i setanta les llevaneus treballaven gairebé de forma permanent durant els temporals; els autobusos i camions sovint quedaven immobilitzats hores i hores; les cadenes eren imprescindibles i no era estrany trobar gruixos de neu superiors al metre als marges.

Abans del túnel del Cadí (1984), pràcticament tot el trànsit cap a la Cerdanya passava per aquest port. Per als gironins és el port que sí o sí, han de pujar per esquiar a les estacions de La Molina i Masella. Un dels talls més importants es va donar a finals de gener de 1986.

2. El Port del Cantó: el gran coll del Pallars

Amb 1.725 metres, el Port del Cantó és el segon punt més elevat de la N-260. Uneix la Seu d'Urgell amb Sort i, històricament, ha estat la connexió natural entre l'Alt Urgell i el Pallars Sobirà.

És un dels trams més exigents, amb prop de 25 km d'ascensió, pendents constants però per sort progressius en el seu tram més alt; nombroses corbes alternades amb alguna recta llarga i freqüents plaques de gel a la part més alta.

Durant alguns hiverns la carretera ha quedat tancada diverses hores, bàsicament per episodis de nevada intensa. Des de fa dècades s'ha plantejat la construcció d'un túnel, però el projecte mai no s'ha materialitzat. Ja fa més de vint anys, diversos informes parlamentaris advertien que el Cantó continuaria sent un dels principals problemes de mobilitat hivernal del Pirineu.

No és una ruta massa freqüent per als esquiadors, ja que per accedir a les estacions d'Andorra o del Pallars Sobirà, des del centre de Catalunya, és preferible servir altres rutes. Com a curiositat, però, als anys 90 s'havia valorat fer un accés a l'estació d'esquí de **Port Ainè** des del port del Cantó.



Port del Cantó, a mig camí entre La Seu d'Urgell i Sort (Foto: IST).

3. Port de la Creu de Perves: el pas delicat per entrar a l'Alta Ribagorça

Entre el Pont de Suert i Senterada, a prop de La Pobla de Segur, hi trobem aquests dos ports gairebé enganxats. El de la **Creu de Perves** i el de **Viu de Llevata**.

El de la Creu de Perves (1.335 m) combina forts pendents amb un relleu molt abrupte. Abans dels túnels construïts entre La Pobla de Segur i el trencant de l'antiga cimitera de Xerallo, al peu del port, era considerat un dels punts més complicats de tota la carretera: tram estret i força encaixonat, despeniments de roca i revolts molt tancats. Ha millorat en els darrers anys, però queda feina per fer: per exemple, travessar Senterada per aquesta carretera es fa per un pont estret pel qual només hi passa un vehicle.

Encara avui continua sent un dels sectors més sensibles de la N-260, amb incidències recurrents per esllavissades que obliguen a talls temporals. Millor no trobar-se un camió articulat de cara en el tram dels revolts!.



4. Viu de Llevata: l'últim gran obstacle abans del Pont de Suert

Dels quatre, el de **Viu de Llevata** (1.230) és el més occidental i el més baix, i és la

continuació natural del port de la **Creu de Perves**. De fet, disten ben pocs quilòmetres entre ells.

Tot i ser més baix que Toses o Cantó, el seu microclima pel vessant de nord i cap a ponent el converteix sovint en un dels punts més difícils; humitat i gel persistent a la banda més obaga (tocant ja a Pont de Suert) i un túnel de 30 metres que, de tant estret, encara hi és obligat el pas alternatiu. El pas està regulat per semàfor.

També s'han proposat alternatives mitjançant túnels per reduir la vulnerabilitat hivernal del traçat i reduir el nombre de corbes.



Port de Viu de Llevata, de 1.230 metres (Foto: IST).

La neu, protagonista durant dècades, però cada vegada menys

Fins al canvi de segle la N-260 era sinònim de conducció hivernal. A l'hivern els conductors en recorden les llevaneus treballant tota la nit; vehicles atrapats durant hores; autobusos de línia o d'esquiadors escortats; pobles com ara Comes de Rubió incomunicats temporalment o l'ús obligatori de cadenes durant períodes que, per sort, no acostumaven a superar els dos o tres dies.

Encara aquest hivern a estat motiu d'actualitat per neu. Però malgrat l'impacte mediàtic d'aquest passat hivern, especialment a la Colla de Toses, amb desenes de vehicles atrapats els dies 26 i 27 de desembre, a dia d'avui són més problema les vaques que hi pasturen a prop, durant l'estiu, que no pas les inclemències meteorològiques per

neu. El canvi climàtic per escalfament global fa que les carreteres siguin cada vegada menys afectades per neu o gel.

A banda dels practicants de ciclisme de carretera que al llarg de tot l'any és possible trobar-s'hi, val dir que, en els darrers 15 o 20 anys, ha començat a ser una carretera molt transitada de juliol a agost per motocicletes de gran cilindrada. Un model de turisme de motocicleta que neix de la ruta dels colls del Pirineu del vessant nord de la serralada, impulsat pel Tour de França, però que s'ha acabat estenent pel seu vessant sud.



Motorista circulant per la N-260 a l'estiu (Foto: IST).

Una carretera mítica

Malgrat les millores dels darrers anys, la N-260 entre el Mediterrani i Sabiñánigo, a Osca, i els seus quatre ports mítics que acabem d'esmentar en el seu tram català, continua mantenint l'essència d'una carretera de muntanya. I per a l'autor d'aquest article, és sobretot una carretera d'ús freqüent, per lleure i per qüestions laborals, per la qual hi circulo diversos dies de l'hivern.

Toses, Cantó, Viu de Llevata i Perves representen quatre paisatges força diferents però una mateixa història: anys enrere van ser una lluita constant per mantenir obertes les comunicacions del Pirineu davant d'uns hiverns que, durant bona part del segle XX, eren molt més rigorosos que els actuals.

Al capdavant aquesta relació entre carretera, neu i territori és el que ha convertit la N-260 en una de les vies més icòniques del Pirineu català.



Les vaques no són una fauna estranya de veure a la N-260 a l'estiu (Foto: Diaridelaneu).

En conclusió

Més enllà del seu record i valor històric, aquests quatre ports continuen ocupant un lloc especial en la memòria col·lectiva de la gent del Pirineu. Els veïns de les seves comarques els coneixen pam a pam, saben on acostuma a formar-se el gel, on bufa el torb o quin revolt queda més exposat als perills. Però també formen part de la memòria de milers d'esquiadors, alpinistes i muntanyencs que, hivern rere hivern, els han/hem travessat per arribar a les pistes o per aproximar-nos a determinats cims.

Per a molts de nosaltres, conduir sota una forta nevada, muntar les cadenes al voral o posar-nos darrera la llevaneu era gairebé un ritual. Formava part de l'aventura abans de calçar-se els esquís. Avui, amb carreteres més segures, túnels i una meteorologia més ben prevista, aquelles situacions són menys habituals, però els noms de **Toses, Cantó, Viu de Llevata i Perves** encara avui continuen despertant un respecte especial entre qualsevol aficionat o professional de la muntanya.

Al cap i a la fi, **la passió per la neu sempre ha estat capaç de fer oblidar unes quantes hores de carretera i de posar unes cadenes amb les mans gelades.** Per a molts dels lectors del diari *delaneu* ben segur que *el viatge també forma part de l'aventura mentre escoltàvem a la ràdio la nostra emissora preferida.*