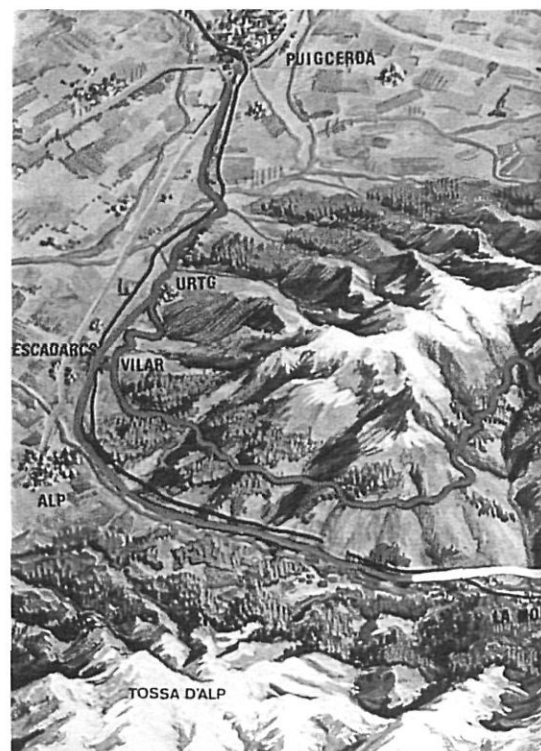


Reportatge

La llum al final del túnel... de Toses?

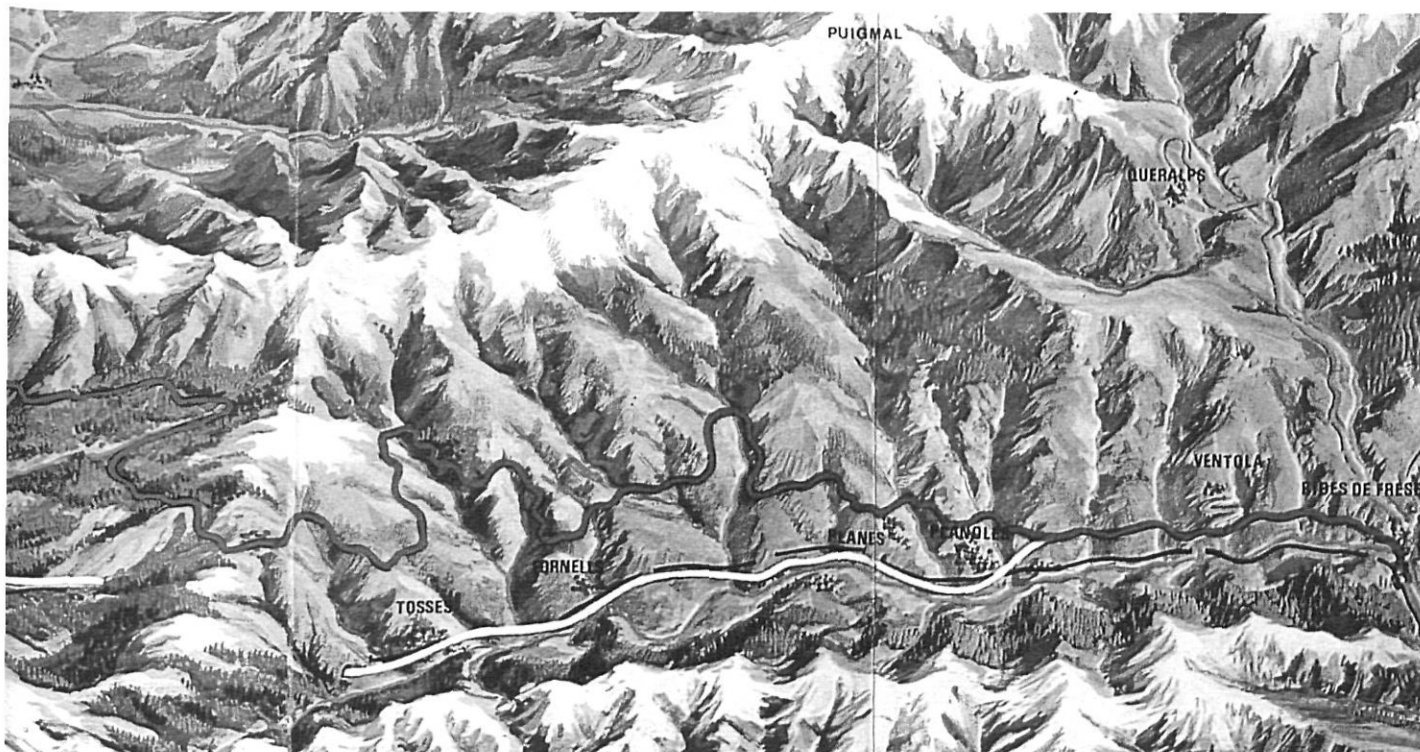


J. Víctor Gay

En el decurs del darrer trimestre de l'any 2004, el Ministerio de Fomento va presentar a informació pública l'Estudi informatiu per a la millora del traçat de la carretera N-152, de Barcelona a Puigcerdà, tram Ribes de Freser - la Molina. Es tracta de recuperar un dels més somniats projectes viaris de les nostres comarques, el que haurà de resoldre de forma eficaç la comunicació de la Cerdanya amb els altres territoris comarcals gironins, ara per ara amb uns accessos difícils, complicats i perillosos. El projecte afecta els termes municipals de Ribes, Planoles, Toses, Alp, Campelles i Fontanals de Cerdanya. I, el que és més important, inclou el projecte de perforació de túnel de Toses, veritable clau d'aquests problemes de comunicació entre l'Alt Pirineu gironí i la resta del territori.

Aquest és un nou capítol que sembla projectar una certa llum al final d'aquest túnel. Es tracta d'una història plena d'esperances, il·lusions i moltes frustracions per a tots els gironins, una història en la qual la Diputació de Girona, al costat d'altres institucions, ha tingut un paper protagonista que cal reivindicar i del qual cal fer memòria.

El 6 de setembre de 1969, a l'aula magna de la Casa de Cultura de Girona s'aplegaren diferents representants de la societat civil de les nostres comarques en els àmbits de l'economia, el turisme, els transports, les comunicacions, etc. en resposta a la convocatòria del president de la Diputació, el Dr. Pere Ordís. Aquest, després de fer un seguit de consideracions, va resumir: «Esbozados los fines y medios de actuación, debe concretarse



 Perspectiva del traçat del túnel editada per Proydgesa.

esta exposición al objetivo más inmediato, como es el de la proyección y ejecución del túnel Tosas - La Molina».

En aquells moments el president de la corporació ho era també del consell d'administració de la Caixa d'Estalvis Provincial (avui Caixa de Girona), i no dubtava a comprometre ambdues institucions en aquella iniciativa: «Es deseo de ambas corporaciones que me honro en compartir, poner a disposición de los gerundenses un medio eficaz de promoción ordenada de todo aquello que merezca ser ponderado y estudiado».

Una comunicació difícil i perillosa

Aquella iniciativa responia a la realitat d'unes comunicacions difícils i perilloses entre la Cerdanya i la resta de les comarques gironines i, per extensió, la resta del país. Avui dia la situació és bàsicament la mateixa.

El port de la collada de Toses comença al quilòmetre 120 de la carretera nacional 152, que en el singular nomenclàtor del ministeri de Foment s'anomena també: «De Portbou a Sabiñánigo. Eje Pirinai-co - Eix Pirinenc». L'ascens a la collada (en el sentit sud-nord) s'inicia a la sortida de Ribes de Freser i finalitza en el pont sobre el riu Segre, quilòmetre 167. Són, doncs, 47 quilòmetres, amb 350 revolts de visi-

bilitat inferior als 200 metres, 195 dels quals tenen un radi inferior als 100 metres i la meitat inferior als 50 metres. En tot el recorregut, només 5 quilòmetres (en els primers i darrers trams) permeten avançaments de vehicles amb relativa seguretat. La ruta de la collada comença a 912 metres de cota, fins a assolir els 1.800 i baixar fins als 1.175 de la vall de Cerdanya. La carretera s'ha mantingut en un relatiu bon estat de conservació, però sense cap millora apreciable en el seu traçat. Les temporades d'hivern els serveis de manteniment fan una bona feina de neteja, però moltes vegades es veuen superats per la neu i la collada roman tancada molts dies. No cal dir que circular-hi de nit en temporada hivernal és tot un convid a l'accident.

El resultat evident de tot plegat són unes comunicacions difícils i perilloses, i per tant la necessitat de millorar-les. Per fer-ho la solució estava i està en la perforació d'un túnel i els seus corresponents accessos. Aquest era el projecte gironí, que, com hem vist, té data de 1969.

Un llarg camí

D'aquella iniciativa, la trobada de la Casa de la Cultura, en va sortir la constitució d'una empresa amb capital públic i privat que havia de ser la promotora i posterior concessionària de l'explotació del

túnel, el qual es preveia que seria de peatge. Aquell 11 de novembre de 1969 es constituí Promoció y Desarrollo de Gerona SA (Proydegesa), amb un capital de 15,5 milions de pessetes. A l'article 3 dels estatuts empresarials es deia que l'empresa podria «promoure, estudiar, concursar, obtenir concessions, contractar, construir i explotar o realitzar una o vàries d'aquestes finalitats amb relació al Túnel de la Collada de Toses i qualsevol altra obra d'interès provincial». El capital fundacional va ser subscrit per la Diputació, la Caixa d'Estalvis Provincial, la Caixa de Pensions, la Banca Carrera (que posteriorment va esdevenir Banc de Girona, fins a la seva absorció per la també desapareguda Banca Catalana), la Sociedad Ibérica de Ingeniería y Organización, la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Girona, el Sindicat (vertical) Provincial d'Hostaleria i Activitats Turístiques i 55 municipis d'arreu de les comarques, bàsicament els més directament beneficiats pel projecte. Presidia el consell d'administració de l'empresa el conegut industrial Higini Torras Majem, i n'era gerent Rafael Pinedo Pérez, una reconegut i eficaç funcionari de la Diputació. Precisament la seu social de la nova entitat financera era el mateix palau de la corporació.

El projecte que es pretenia portar a terme començava en el quilòmetre 125,400 de la carretera nacional 152, en el terme municipal de Planoles. L'accés a la boca sud del túnel tenia 9,650 quilòmetres. En aquell punt començava pròpiament el túnel, amb sortida a la vall de la Molina, on finalitzava el recorregut total després de 15,675 quilòmetres. El pendent màxim era del 6%, amb dues vies de 3,5 metres i una per a vehicles lents de 3 m, amb vorals d'1,5 m (7,700 km en l'accés sud i 1,800 en l'accés nord). El projecte oferia també diferents alternatives en els accessos a Alp, Urtx i la Molina. Retallava el recorregut en 18 quilòmetres i el temps a invertir-hi en dues terceres parts, sense oblidar la seguretat i la garantia de comunicació més enllà de les situacions meteorològiques. En el seu conjunt, el projecte de Proydegesa comprenia 23 quilòmetres.

El pas següent era aconseguir la concessió per part de l'Administració central, un procés que va trigar més de cinc anys. No va ser fins al febrer de 1975, exactament el dia 21, que el *Boletín Oficial del Estado* publicà una disposició del Ministerio de Obras Públicas per la qual s'atorgava una concessió «para construir, conservar y explotar una variante en la Collada de Tossas, de la carretera nacional ciento cincuenta y dos, que enlazará los puntos kilométricos 125,500 y 164,760, a través de un túnel y sus accesos de nueva construcción»



BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO

GACETA DE MADRID

Doble Legal M. 1 1980 Año CCCXV Viernes 21 de febrero de 1975 Núm. 45

ANEXO

Pliego de condiciones a que habrá de ajustarse la concesión de construcción, conservación y explotación en régimen de peaje, de una variante en la Collada de Tossas de la CN 152, que enlazará los puntos kilométricos 125,500 y 164,760 a través de un túnel y sus accesos de nueva construcción y de los caminos existentes de Alp a La Molina y de Urtx a Alp por el Villar.

1. La concesión comprende el túnel y sus accesos, abarcatos los terrenos, obras e instalaciones necesarias para su construcción, conservación y explotación, de acuerdo con los proyectos definitivos o modificaciones, en su caso, a que se refieren las condiciones números 3 y 18.

2. Los puntos sector de comenzo y final de los accesos del túnel se determinarán expresamente en la aprobación del proyecto de ejecución de las obras a que se refieren los números 9.

3. A tenor de lo dispuesto en el artículo 3.º de 22 de diciembre, se designa Delegado de Obras Públicas en la concesión al Sr. D. Juan José Jofre, Jefe de la Jefatura Regional de Carreteras, bajo la dependencia de la Dirección General de Carreteras y Caminos con las siguientes facultades:

3.1. Inspeccionar y visar por el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 3.º de 22 de diciembre, se designa Delegado de Obras Públicas en la concesión al Sr. D. Juan José Jofre, Jefe de la Jefatura Regional de Carreteras, bajo la dependencia de la Dirección General de Carreteras y Caminos con las siguientes facultades:

3.2. Conocer los planos de obras, construcciones e instalaciones.

3.3. Conocer la situación de la contabilidad conciliar.

3.4. Aprobar los Reglamentos técnicos de ejecución.

3.5. Tramitar y resolver las reclamaciones.

3.6. Evar, con su informe, a la Dirección General de Carreteras cuentas anuales y propuestas que se presenten.

3.7. Las demás que se especifiquen en el proyecto de ejecución de las obras.

Los acuerdos y resoluciones que, en el ejercicio de estas facultades, dicte el Delegado del Ministerio de Obras Públicas serán recurribles en alzada ante la Dirección General de Carreteras y Caminos.

4. La concesión se otorga gratuitamente y en su virtud el concesionario no tendrá que pagar por el uso de las obras y la explotación del proyecto definitivo y de las modificaciones necesarias, en su caso, implicadas en la declaración de urgencia, a efectos de lo dispuesto en el artículo cincuenta y dos de la Ley de Bases de Competencia de 1962, de 19 de diciembre, de mil novecientos sesenta y cuatro.

5. Adicionalmente a lo dispuesto en el artículo cincuenta y dos de la Ley de Bases de Competencia de 1962, de 19 de diciembre, de mil novecientos sesenta y cuatro, se declara la utilidad pública de las obras y la aprobación del proyecto definitivo y de las modificaciones necesarias, en su caso, implicadas en la declaración de urgencia, a efectos de lo dispuesto en el artículo cincuenta y dos de la Ley de Bases de Competencia de 1962, de 19 de diciembre, de mil novecientos sesenta y cuatro.

6. La concesión se otorga por el plazo de cinco años, contados a partir de la fecha de publicación en el Boletín Oficial del Estado del Decreto de concesión.

7. El concesionario queda obligado a ejecutar, en el plazo de seis meses, a contar desde la fecha de publicación en el Boletín Oficial del Estado del Decreto de concesión, el proyecto de ejecución de las obras a que se refieren las condiciones números 1 y 2.

8. En el plazo de doce meses, contados a partir de la publicación del Decreto de adjudicación al concesionario presentará el proyecto de ejecución de la obra que deberá contener los datos cuantitativos que establece el artículo 43 del vigente Reglamento General de Contratación con las especificaciones que para cada uno de los trabajos se establezcan en el artículo 44 de dicho Reglamento, y en cuya redacción deberá observarse las siguientes prescripciones, con referencia al que ha servido de base a la tramitación del expediente:

8.1. Como anexo a la Memoria se incluirán, entre otros, los siguientes estudios:

— Proyecto detallado y justificado con datos cuantitativos del tráfico previsto.

— Niveles de servicio previstos a lo largo del período contractual.

— Estudios detallados de Iluminación y ventilación.

En virtud de la autorización que el Gobierno concede al artículo primero de la Ley cincuenta y cinco mil novecientos sesenta y dos, de veintidós de diciembre, de conformidad con el dictamen del Consejo de Estado, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día veinticuatro de enero de mil novecientos sesenta y cinco.

DISPONGO

Artículo primero.— Se otorga a "Promoción y Desarrollo de Gerona, S.A." la concesión para construir, conservar y explotar una variante en la Collada de Tossas, de la carretera nacional ciento cincuenta y dos, que enlazará los puntos kilométricos 125,500 y 164,760, a través de un túnel y sus accesos de nueva construcción y de los caminos existentes de Alp a La Molina y de Urtx a Alp por el Villar, y con estricta sujeción a la Ley cincuenta y cinco mil novecientos sesenta y dos, de veintidós de diciembre, y Orden ministerial de cuatro de noviembre de mil novecientos sesenta y uno, y a la legislación de contratos del Estado y a las condiciones comprendidas en el anexo a este Decreto.

Artículo segundo.— A los solos efectos de la expropiación forzosa de los bienes y derechos necesarios para la concesión, se declara la utilidad pública de las obras y la aprobación del proyecto definitivo y de las modificaciones necesarias, en su caso, implicadas en la declaración de urgencia, a efectos de lo dispuesto en el artículo cincuenta y dos de la Ley de Bases de Competencia de 1962, de 19 de diciembre, de mil novecientos sesenta y cuatro.

Adicionalmente a lo dispuesto en el artículo cincuenta y dos de la Ley de Bases de Competencia de 1962, de 19 de diciembre, de mil novecientos sesenta y cuatro, se declara la utilidad pública de las obras y la aprobación del proyecto definitivo y de las modificaciones necesarias, en su caso, implicadas en la declaración de urgencia, a efectos de lo dispuesto en el artículo cincuenta y dos de la Ley de Bases de Competencia de 1962, de 19 de diciembre, de mil novecientos sesenta y cuatro.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Obras Públicas
ANTONIO VALDES Y GONZALEZ ROLDAN

El BOE del 21 de febrer de 1975 disposava la concessió de l'obra i explotació del túnel de Toses a l'empresa Proydegesa, una iniciativa de les corporacions gironines encapçalades per la Diputació. Teòricament l'obra havia d'estar enllestida el 1970 i el 2010 s'havia de retornar a l'Estat.

Una imatge simbòlica de les dificultats per arribar a la collada.



Han passat trenta-cinc anys des de la simbòlica primera pedra del túnel de Toses

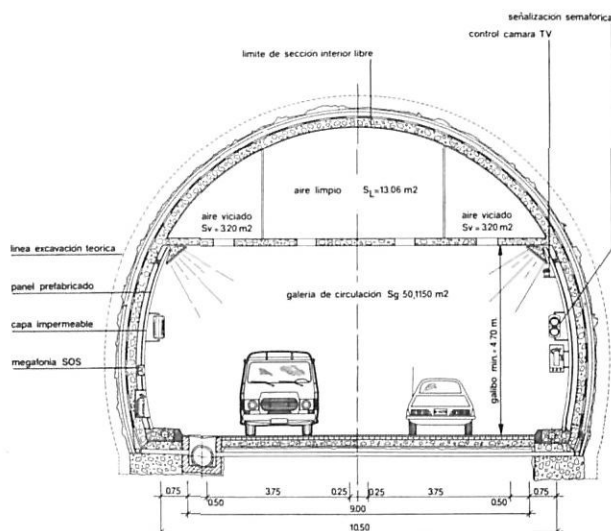
a l'empresa Promoción y Desarrollo de Gerona, SA. La disposició, signada pel titular del departament, Antonio Valdés y González Roldán, formalment portava data de 30 de gener d'aquell any. La concessió era per a 35 anys des d'aquella data, és a dir, que en cas que el 21 de febrer del 2010 s'hagués portat a terme l'obra, el túnel i els seus accessos s'haurien de lliurar al ministeri. Els peatges establerts en aquell moment eren de 70 pessetes per a turismes i de 100 per a camions. Cada dos anys es podien revisar si l'augment era superior al 5%. Els treballs havien de tenir una durada de 33 mesos.

A partir de llavors semblava que es podria avançar per resoldre la comunicació de la Cerdanya amb la resta de les comarques gironines, però...

La competència del túnel del Cadí

Aquella iniciativa, bàsicament gironina, va desvetllar arreu de Catalunya, i molt concretament en l'àmbit barceloní, la necessitat de millorar les comunicacions amb la Cerdanya, tot seguint el que posteriorment es va anomenar Eix del Llobregat, paral·lel a aquest riu per Manresa, Berga i Bagà. Precisament era en aquest punt on finalitzava la carretera. Calia perforar un túnel per superar la serralada del Cadí. La competència amb el projecte del túnel de Toses era evident.

Amb el suport de la Diputació de Barcelona i la Mancomunitat Intermunicipal del Berguedà es van endegar les gestions per constituir una societat promotora d'aquest projecte alternatiu, amb el suport econòmic de les principals entitats d'estalvi barcelonistes. I ho van fer amb tanta eficàcia que van aconseguir la concessió administrativa, també per construir, conservar i explotar el túnel del Cadí, l'abril de 1973, és a dir, quasi dos anys abans que la concessió del túnel gironí. Davant tan dura competència, difícilment es podien atraure els recursos necessaris per fer realitat el projecte de Toses. En aquells moments (any 1975), les obres del Cadí es valoraven en uns 1.200 milions de pessetes, mentre que les de Toses s'enfilaven fins als 1.800 (sempre considerant els accessos). Finalment, les obres del Cadí van costar 17.637 milions de pessetes (106 milions d'euros). La concessió d'exploració del túnel finalitza exactament el 8 de març de 2023. L'obra integra 29,7 quilòmetres, i el túnel és d'una longitud de 5.026 metres, amb dues vies de 3,5 metres d'amplada. La boca sud es situa en el terme municipal de



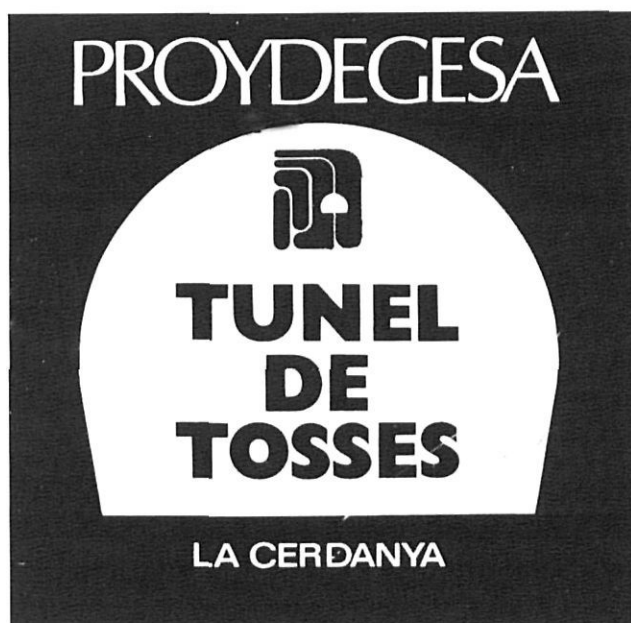
Perfil del túnel segons l'avantprojecte de 1975.



PROYDEGESA Promoción y Desarrollo de Gerona, S.A.

Logotip de la societat promotora del túnel de Toses.

Es van editar aquests adhesius per promocionar l'obra que encara avui esperem.



Joan Planella, alcalde de Puigcerdà: «Naturalment que és necessari el túnel de Toses»

Joan Planella, alcalde de Puigcerdà i vicepresident de la Diputació de Girona, fa la valoració següent de la presentació a informació pública de l'Estudi informatiu i Estudi d'impacte de la millora del traçat de la N-152, del tram Ribes de Freser a la Molina: «Estem satisfets que, encara que sigui amb lentitud i retard, aquest projecte comenci a avançar. Aquest sentiment, aquesta realitat de les difícils comunicacions amb el nucli de les altres comarques gironines existeix. Naturalment que és necessari el túnel de Toses, per trencar aquestes realitats. El túnel del Cadí facilita els enllaços de Cerdanya amb la Catalunya central i amb Barcelona, però Girona segueix com a assignatura pendent en la xarxa viària del país. No oblidem que es tracta d'una carretera nacional, competència de Foment i necessària per al reequilibri territorial de Catalunya i especialment de la nostra comarca, ara com ara prou decantada i fins dependent de l'àmbit barceloní. Les comunicacions amb el nucli de Girona, amb la seva oferta universitària, industrial i de serveis, han de deixar de ser una barrera difícil i complicada. Vetllarem i farem el seguiment necessari per fer realitat aquest projecte».

Guardiola de Berguedà, a 1.176 metres d'altura, i la nord en el municipi gironí d'Urús, a 1.236 metres.

El projecte del Cadí va rebre l'empenta definitiva amb la recuperació de les institucions de govern de Catalunya, ja que la Generalitat va encoratjar l'obra. Finalment el túnel va ser inaugurat solemnement el dia 29 d'octubre (festa de Sant Narcís) de 1984.

Les xifres evidencien l'èxit de l'obra (els resultats econòmics no sempre han estat positius): l'any 2004 els usuaris han superat els 6.200 vehicles/dia, mentre que el primer any van ser 2.288, i en els vint primers anys de servei han utilitzat el túnel 33,5 milions de vehicles.

Mentre això succeïa, el túnel de Toses s'anava oblidant, malgrat les esperances gironines de recuperar el vell projecte. Aquella cursa que van emprendre les dues empreses que cercaven la concessió i que van fer uns simbòlics intercanvis d'accions tenia un clar color barceloní, malgrat que Toses es podia haver començat el segon semestre de 1975, segons declaracions de la gerència de Proydegesa. Finalment l'empenta donada al projecte Cadí va pesar molt més.

L'altre túnel de Toses

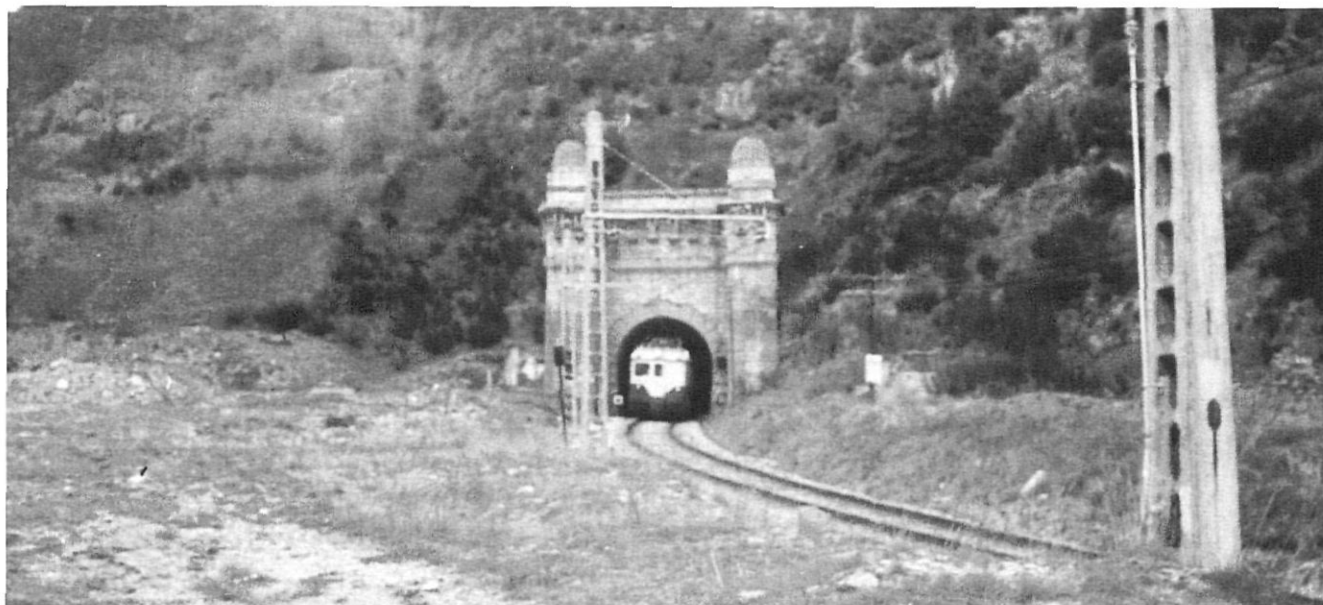
Els treballs tècnics previs a la redacció del projecte del túnel de Toses van tenir molt present el túnel que ja existeix. Es tracta del que utilitza el ferrocarril de la línia entre Barcelona i l'estació francesa de La-Tour-de-Carol. Precisament a la sortida de l'estació de Fornells de la Muntanya tenim la boca sud d'aquest altre túnel de Toses. La via segueix pujant i assoleix el seu punt més alt a l'interior, als 1.494 metres (el més enlairat de la xarxa peninsular en el sistema d'adherència). Té una longitud de 3.840 metres (3.595 de túnel natural, i la resta de prolongació artificial). La seva perforació es va iniciar l'any 1911 i va presentar enormes dificultats tècniques, fins al punt que el director de l'obra, l'enginyer Retuerta, posà fi a la seva vida. L'Estat garantí l'obra i continuaren els treballs. El 28 de febrer de 1919 va tenir lloc el calament (trobada de les perforacions, que sempre que es pot es porten a terme en els dos sentits; així es va fer també en el túnel del Cadí).

Aquest túnel, només per a una via ferroviària, ha demostrat la seva eficàcia i la seva sòlida construcció. Els estudis geològics inicials per preparar el túnel de carretera van tenir molt present aquesta obra, que cada dia és utilitzada pel tren amb total normalitat.

Rèquiem per Toses, segons Just Casero

En aquells anys de defensa gironina del túnel de Toses, polítics i periodistes «es van mullar», com es diu en argot. El recordat Just Casero hi va dedicar ni més ni menys que tres dels seus «Quiosc» a les pàgines del *Punt Diari*. El primer, el 10 d'abril de 1980: «Era una vegada un túnel que havia de travessar el Pirineu, sota una collada inhòspita i perillosa a l'hivern, anomenada Toses. Era un forat messiànic, cosí germà d'un altre túnel, el del tren de Barcelona a Puigcerdà, amb el qual tenia en comú la muntanya, la geologia, la facilitat de comunicació, i una trajectòria per decidir si

La construcció del túnel va fer realitat un dels projectes viaris més somiats de les nostres comarques



Fa 85 anys que ja hi ha un altre túnel de Toses: el del ferrocarril.

paral·lela o transversal... quan una colla de cims més enllà, sota el massís del Cadí, algú va començar a barrinar, a treure roca, i a practicar una petita obertura que a poc a poc s'endinsava en el cor de la muntanya... A un túnel de seguida se li va veure el liri, la innocència del que se sap absolutament confiat en els elements objectius. A l'altre, de seguida se li van veure els interessos. I a poc a poc, en la dramàtica cursa dels mesos i dels diners, el bell somni de Toses va anar perdent terreny, empenya i suport, fins a quedar provisionalment desfondat i sense massa esperances de trepitjar el pòdium dels guanyadors...».

El 14 de novembre d'aquell mateix any, en un segon escrit titulat «Toses, un final trist», Casero va escriure, entre altres coses: «Ja no hi haurà túnel. És com si Mister Marshall hagués passat de llarg, novament. Ens hem quedat amb el decorat a punt, amb l'orquestra assajant amb els discursos preparats, mentre el corn de la fortuna plantava el campament base al Cadí, i lentament els cucs de ferro foradaven la pedra de la gran barrera entre el Berguedà i la Cerdanya. Una poma temptadora. Una poma en la qual finalment el capital ha clavat la mossegada definitiva. Toses quedava així fora de la història. Els cotxes no podran sospirar pel túnel mentre enfilen el llarg budell entre Ribes i Puigcerdà».

I encara cinc dies després, tomava a titular la seva secció «Mare de Banesto, o túnel de Toses», i ens deia: «Em quedo amb tres apunts

per a un epíleg. Un primer apunt de tipus geogràfic-sentimental. Adéu, Cerdanya, adéu. Un segon epíleg de contingut ironicofinancer: a veure quantes caixes apuntaran el seu nom en el cartell que expressarà el suport donat a la construcció del túnel del Cadí. Un tercer comentari versaria sobre el grau d'embrutiment d'aquest tema...».

Una legítima esperança

Han transcorregut trenta-cinc anys d'ençà de la iniciativa de la Diputació de Girona de convocar aquella reunió a la Casa de Cultura i posar aquella simbòlica primera pedra del túnel de Toses. Molts anys de silencis i desànim, mentre l'alternativa del Cadí permetia a la Cerdanya viure un creixement immobiliari espectacular i fins perillós, com reconeixen els seus responsables polítics i municipals. Però el vell somni de perforar la base de la collada de Toses no s'ha perdut del tot.

Malgrat que en els pressupostos generals de l'Estat per a enguany no s'ha previst ni un euro per als treballs, l'Estudi informatiu exposat a informació pública pot ser el primer raig de llum al final d'aquest túnel. Tõmem als escrits d'en Just: «El túnel havia començat a ser no tota l'esperança, però sí una part de l'esperança».