

LA COLLADA I LES FORMIGUES



LA COLLADA I LES FORMIGUES

JORDI DALMAU

Mirar enrere pot ser un exercici d'esperonament. La feina feta pels qui ens han precedit pot ser un bon recordatori per valorar degudament el mèrit. La collada de Toses és un excel·lent episodi. Situada a uns 1.800 metres d'altitud és el port convertit en mite de les comarques gironines, que comunica la Cerdanya amb la resta de terres gironines.

La carretera és impressionant i fa calibrar l'esforç de la seva construcció, ara fa un segle, quan els mitjans tècnics no s'assemblaven en res als actuals. Des de la seva construcció alguna millora s'hi ha fet -només faltaria- però el mèrit inicial és ben merescut per a aquella generació passada. Però la carretera de la

collada de Toses, tot i ser una obra molt important, encara no és el tot. No ens oblidem del tren que passa més ensota, gràcies a un dels esforços més grans que es varen produir al país a principis del segle XX.

El tren havia d'arribar un dia o altre a la Cerdanya. Probablement l'enginyer Xaudaró, en exposar la iniciativa, va ser escridassat com a somniador. Un col·lega seu, Pont i Constants, va estintolar la idea. El projecte prenia cos l'any 1904 amb la signatura a París d'un compromís entre els governs espanyol i francès per construir el tren Barcelona-Aix les Thermes, passant per Ripoll. Quan les obres varen arribar al tram Ripoll-Ribes de Freser les dificultats es presentaven molt greus, el muntanyam s'imposava. El dia que el tren va arribar a Ribes de Freser va ser festa grossa, la cerimònia del "darrer cargol", no pas dels comestibles; és una explicació deliciosa de Ramon Gay de Montellà: era el darrer cargol de ferro que havia de collar el darrer rail. Quedaven enrere dotze anys d'obra difícil, construcció de ponts, foradar roques, esllavissaments imprevistos, inclemències del temps i, tristament, els accidents. Després de Ribes de Freser, amunt, vingué la gran foradada de la collada de Toses. El poble de Toses, llavors 600 habitants, veié doblar la població en un "campament-base", treballadors de la gran operació de fer passar el tren per l'interior de la muntanya. El túnel va representar deu anys de treball. Gay de Montellà feia fantasia sobre una certa bonhomia per part de les muntanyes quan deia que "els gegants de les gran serralades no es vengen dels homes que, traï?dors, travessen les seves entranyes, més aviat somriuen, les muntanyes no són rencos?roses. Les muntanyes saben que els homes són com les formigues, els tapes el forat del niu i no paren fins que l'han tornat a destapar. Els homes han foradat la collada de Toses i les muntanyes s'han quedat tan fresques".

Fa temps que les formigues, és a dir les màquines i els projectes, la voluntat política i les decisions, no destapen cap forat del niu, a la collada de Toses. Mirar enrere per a veure l'exemple d'aquelles obres públiques de començament del segle XX pot ser un estímul. Però potser també un exercici de passar vergonya. S'havia parlat seriosament de fer un altre túnel destinat al pas de la carretera, que estalviaria el zig-zag de la collada, difícil en temps d'hivern seriós. Va resultar que un dia li va passar al davant el projecte i la realització del túnel del Cadí, més mimat pels vents de l'àrea d'influència de Barcelona.

Sempre valdrà la pena d'esbrinar a quin revolt es varen estimbar els papers del túnel de Toses, el de la comunicació per carretera, a comarques gironines. Ara mateix deu faltar allò que l'autor citat deia: "Un esperit de terra forta i dura per desafiar les forces indomables del Pirineu". Abans, les eines eren febles i rudimentàries, però al darrere seu hi havia tot un munt de virtuts pròpies de les formigues".

Font del document:

http://www.diaridegirona.cat/opinio/2014/08/14/collada-formigues/683050.html?utm_source=rss