



## CRÓNICA DE RIPOLL

# COLL D'ARES

Por JUAN PRAT COLOMER

El día 1.º de Agosto y de forma provisional, se abrió al tráfico, sólo para turismos, el nuevo proyectado paso fronterizo de Coll d'Ares. El acto oficial de inauguración está previsto para un no lejano plazo, en el que se dará por finalizado definitivamente el trabajo que por tanto tiempo nos ha tenido preocupado y atento por la gran importancia a revestir en la comarca del Ripollés y muy en particular a las poblaciones de Ripoll y Camprodon a quienes beneficiará notoriamente y al que asistirán las primeras figuras gerundenses y de la zona pirenaica francesa la nación vecina.

A partir del momento de la acelerada apertura de esta novísima línea de frontera, Ripoll se ha visto materialmente invadido de turistas extranjeros que han rebasado en mucho las posibilidades acogedoras de nuestra villa, naturalmente no preparada aún para esta avalancha, pero que las circunstancias obligarán a habilitar lo más rápidamente posible los medios prácticos que remedien esta crisis y solucionen aceptablemente, sin demasiadas exigencias ni críticas muy estrechas, aparcamientos, monumentos, lugares y centros de interés turístico, alojamientos y otros servicios. Anhelos y esperanza turística de Ripoll que ha seguido paso a paso las incidencias de esta apertura provisional fronteriza, hoy realidad tan necesaria para desacantonar los otros pasos franco-gerundenses de Port-Bou, La Junquera y Puigcerdá.

Así de una manera, más oficiosa que oficial, las autoridades francesas y españolas acordaron ponerlo en servicio provisionalmente y sólo para turismos, en una inauguración relámpago, en espera de la primavera de 1965 para conmemorarlo dignamente con la asistencia de altas autoridades y grandes dignatarios de ambas naciones.

Podemos afirmar que en el nuevo puesto fronterizo es ya una realidad sufrida, después de tantos problemas y dificultades a vencer, iniciadas precisamente en 1959 entre el Sr. PAGES COSTART, entonces gobernador civil de Gerona y por otra parte los Sres. PABLO ALDUY, Consejero General del Departamento de Perpiñán-Este y responsable del de Prats de Molló, conjuntamente con el Sr. M. JUSTIN, prefecto de los Pirineos Orientales, todos ellos vivamente interesados en los respectivos problemas de mejora y comunicación de Gerona y del Haut-Vallespir, colindantes, bastante identificados entre sí, pero separados por sus respectivas nacionalidades.

Así fue posible llegar a un común denominador en la labor urgente de coordinar la posición de ambos gobiernos, mediante sus diferentes y respectivos ministerios y estableciendo una referencia conjunta, susceptible a permitir establecer un conocimiento exacto de causa que no era otro que un proyecto de terminación de la carretera que desde Molló conduce a Francia por "Coll d'Ares", ruta que había sido iniciada mucho antes de 1935, pero que durante nuestra cruzada quedó muy destrozada una parte existente y paralizadas las obras totalmente.

Con ritmo activo y plenamente normal se han venido desarrollando estas obras de construcción de enlaces entre la población española de Molló, con la francesa de Prats de Molló, debido a la coordinación y compenetración de los Poderes Públicos de España y Francia que por una Conferencia de los Pirineos quedó firme la inserción en el orden del día del asunto. Nuestro Ministerio de Obras Públicas, aprobó las obras anteproyectadas con mayor anchura y mejor trazado para el tráfico previsto a utilizarla y planificando la carretera de Molló a la frontera francesa en el tramo final de la denominada C. C. 151 de Ripoll a Francia por Camprodón por hallarse únicamente en servicio el tramo de Ripoll a Molló con una longitud de 32,409 kilómetros. El tramo falto a construir comprendía, pues, desde Molló hasta enlazar con la carretera fran-



cesa que sigue el valle del río Tech por Prats de Molló, Arles, Amelie y Ceret, terminando también en la parte francesa desde Prats de Molló a Coll d'Ares, desde Pla d'Espinase, a tres kilómetros de la frontera.

En el estudio conjunto, fue previsto para esta carretera un gran tránsito turístico, por enlace de dos zonas de veraneo; del lado francés, los Balnearios de Amelie-les-Bains y La Preste, además de las poblaciones señaladas y del lado catalán los centros turísticos de Nuria y La Molina, con las poblaciones de Ripoll, Camprodón, San Juan de las Abadesas y Ribas de Freser. Factor importantísimo, tenido en cuenta en la redacción de este mismo trazado redactado en marzo de 1931 y replanteado en 1959, fue comprobar la superioridad que esta carretera de tercer orden de Ripoll a la frontera francesa, es el camino más corto de Barcelona a Francia, de la que la separan sólo 145 kilómetros. Zona de considerable importancia turística a incrementar como demuestra serlo la comarca del Ripollés, en la que por su situación y belleza se prestan a ello las pintorescas poblaciones de Llanás, Setcases con su chalet-refugio de Ull de Ter; Vilallonga, Molló y San Pablo, además de las villas de Camprodón y San Juan de las Abadesas centros y belleza de la Ruta del Románico y por la otra parte Molina pirenaica, Ribas y sus balnearios, y Nuria y La Molina con sus pistas de invierno, centros de sesenta años atrás no se contaba ni para veranear ni esperar su importancia deportiva invernal.

La formal promesa de un nuevo puesto de frontera, estaba en todos los programas y manifiestos. Hasta ahora, este momento, no hemos palpado la oferta llevada a la práctica, aparte quedan las discusiones del por qué de los aplazamientos, o cual tramo de carretera es peor o mejor... de lo que ya no nos preocupa, porque aplicando números vemos que resulta un presupuesto de contrata de unos trece millones de pesetas, con un coste kilométrico de unos dos millones seiscientos mil pesetas en el que se ha lanzado el Gobierno del Generalísimo Franco, sin manifiestos ni propagandas electorales ni políticas, escarnecidos estos por cuenta del humorista Santiago Rusiñol que añadió lo del puente y el río.

Y ahora ya situados en la misma frontera, lugar formidable, con una singular panorámica en cuanto a paisaje, con opinión muy buena y mucha ilusión, anotamos en el cuaderno que el primer coche que ha cruzado la misma precisamente en los dos sentidos, ha resultado ser el "SEAT" B. 304.736, nada menos que del señor Pujol de las conocidas galletas de Camprodón y el primer francés, un "SIMCA" matrícula 765 DL 66, conducido por el alcalde de Prats de Molló. Y desfilan personalidades llegadas para solemnizar el acto: don Marcelino Gratacós, Jefe de Aduana, que cumplimenta a los reunidos; Monsieur Juliá Guillaume, Alcalde de San Llorenç, rebosante de alegría y la representación española compuesta: el ingeniero jefe de Obras Públicas, don Gabriel Andreu; delegado de Hacienda, Sr. Casanovas; Teniente Coronel de la Comandancia de la Guardia Civil de Figueras, doctor Florencio Pérez; Ingeniero y Ayudante de O. P., Sres. Moreno y Raposa respectivamente; Rdo. P. Luis María Gómez, Administrador de la Empresa Urbanizadora; Sr. Ortiz, Jefe de Policía en Camprodón; señores Vila, Güell y Armengol, Alcaldes de Molló, Camprodón y San Juan de las Abadesas respectivamente y por la parte francesa varios alcaldes, Comisarios de Policía y Aduanas y representantes del Sindicato de Iniciativas Turísticas.

Estas autoridades y los mismos empresarios de las carreteras comentaron animadamente los proyectos de urbanización y mejoras previstas en un plan de urgencia los centros oficiales y para dentro de dos años todo lo demás, destinando 180.000 metros cuadrados y un coste de 300 millones que se sacarán de capital extranjero, puesto que interesa para formar un complejo urbanístico y turístico que bajo un magnífico proyecto demuestra la importancia y trascendencia del proyecto.

A grandes rasgos queda constancia de lo que sucedió un día de verano en 1.600 metros de altura, punto desde el que se divisa una de las más bellas panorámicas pirenaicas con el Canigó en su fondo, y por el que pueden juzgarse las perspectivas del nuevo acceso. Mañana, desaparecerá el Coll d'Ares pelado, pardoverdusco, falto de vegetación por la helada, ante las estribaciones de un Canigó, y con los torreones metálicos de la electricidad como centinelas de la noche o vigías del mañana. No. Mañana, todo será distinto, los pañales de una efemérides marcan un jalón más. Y hoy por hoy podemos proclamar, que España tiene una nueva vía de comunicación internacional.