

El Túnel del Cadí: la història

per ENRIC BARTRINA

La vella aspiració de la construcció del Túnel del Cadí, la qual s'inicià a l'Alt Berguedà, té molts anys d'història i dificultats fins a ser una realitat. A partir d'ara, la comunicació amb la Cerdanya deixarà, definitivament en el record, els camins de ferradura i el difícil pas pel Coll de Jou.

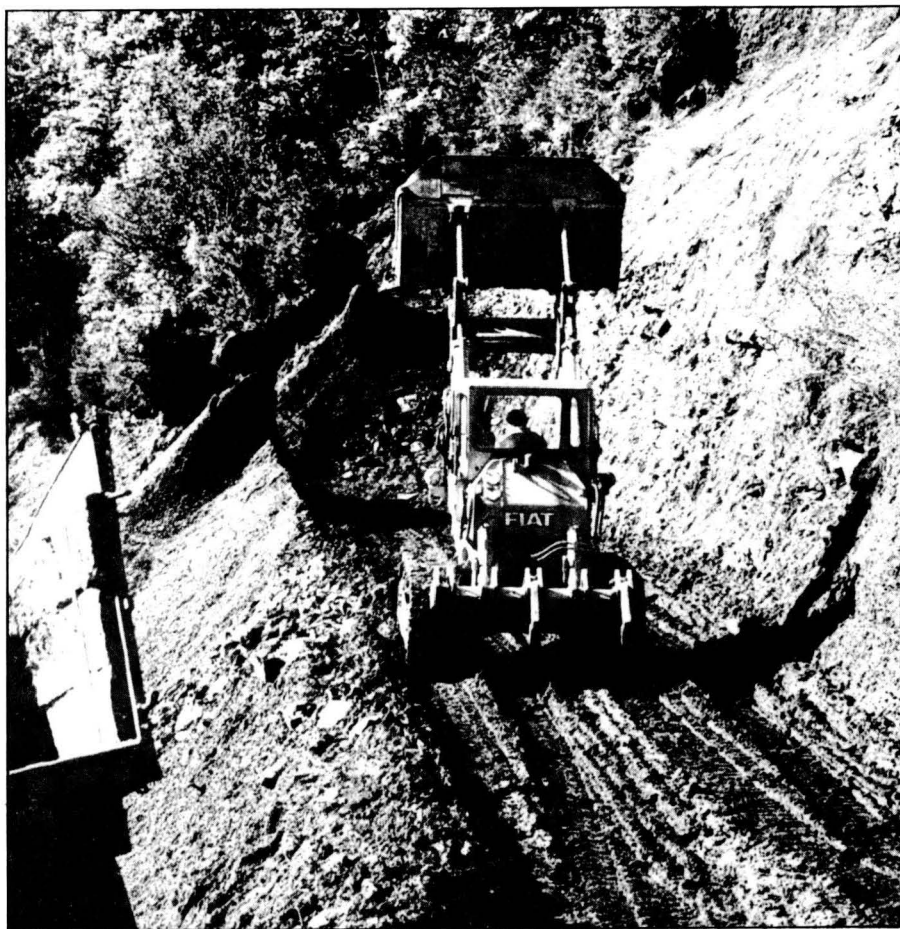
Des de sempre les valls dels rius han estat vies de comunicació. Aprofitaren aquestes valls les vies romanes, el camí ral i els antics camins de ferradura. A Catalunya, els camins tenien les limitacions imposades pel trencat relleu del país, que per arribar a altres comarques obliga a passar colls de difícil accés. La vall del Llobregat ha estat una gran via de comunicació, essent el Coll de Jou un destorb per passar cap a la Cerdanya.

Relacions entre dues comarques

De totes maneres, fins el segle passat, les comarques del Berguedà i la Cerdanya havien mantingut relacions intenses. Així veiem que el Monestir de Sant Llorenç prop Bagà administrava extenses possessions a la Cerdanya, que el baró de Pinós cuidava de deixar el pas de Coll de Jou net de neu i de bandolers i que quan els de Berga tancaven als homes de Bagà el pas pel Collet de Guardiola, aquests, en revenja, els hi barraven els camins de la Cerdanya.

El transport es feia amb mules que els traginers menaven per camins de bast. No és fins l'any 1864 que la carretera va arribar a Berga; és, també, l'any que arriba la primera diligència a l'Alt Berguedà. Les carreteres començaren a desenvolupar-se durant la segona meitat del segle XIX, degut a la Revolució Industrial en tota la vall del Llobregat.

El tren no passà de Guardiola, la carretera arribà fins a Bagà, i l'Alt Berguedà es convertí en un *cul-de-sac* des del punt de vista de les comunicacions. És aleshores quan comença a néixer en la gent de la comarca el desig de poder-se comunicar amb la Cerdanya per carretera i tren, tal com abans s'hi comunicaven pels camins de ferradura.



Obertura del camí per a iniciar les prospeccions el 1977.

VILADÉS

Constància d'aquesta vella aspiració

La idea d'un túnel que foradés la Serra del Moixeró esdevingué una aspiració constant.

Així, el 28 de maig de 1868 en el setmanari *El Bergadán* s'hi troba aquesta notícia: "*Nada és imposible: el miércoles último vimos pasar por esta villa algunos ingenieros acompañados de muchos peones con banderolas y siete otros instrumentos, y que según se nos ha dicho se dirigieron hacia Bagà i el Coll de Jou, para estudiar la perforación de la misma, a fin de que por medio de*

un túnel se pudiera pasar al llano de la Cerdanya, evitando así el paso de aquella cordillera".

També, amb motiu de la *Real Orden del 13 de Enero de 1893* (en què el *Ministerio de Fomento* presentà l'avantprojecte del *Plan de Ferrocarriles Secundarios de Cataluña*), neix una polèmica entre l'enginyer Sunyol i en Pere Pujol i Thomàs, del Collet d'Eina (Guardiola). El senyor Sunyol publicà les seves observacions a *La Vanguardia*, n.º 3531, i Pere Pujol li contestà en un llarg article publicat el 20 de març de 1893 al *Diario del Comercio*, n.º 873, en el qual assenyalava la conveniència que aquesta via fè-

ria, un cop sigui a Guardiola, hauria de continuar ascendent pel curs del Llobregat, apropant-se a la Pobla de Lillet, per desviar-se cap a Brocà, passar el riu Grèixer i, vora l'Hospitalet, foradar la muntanya per sortir a Das (la Cerdanya). Acompanya aquest article un interessant mapa dels Ferrocarrils de Catalunya.

La carta de Ramon Boixader

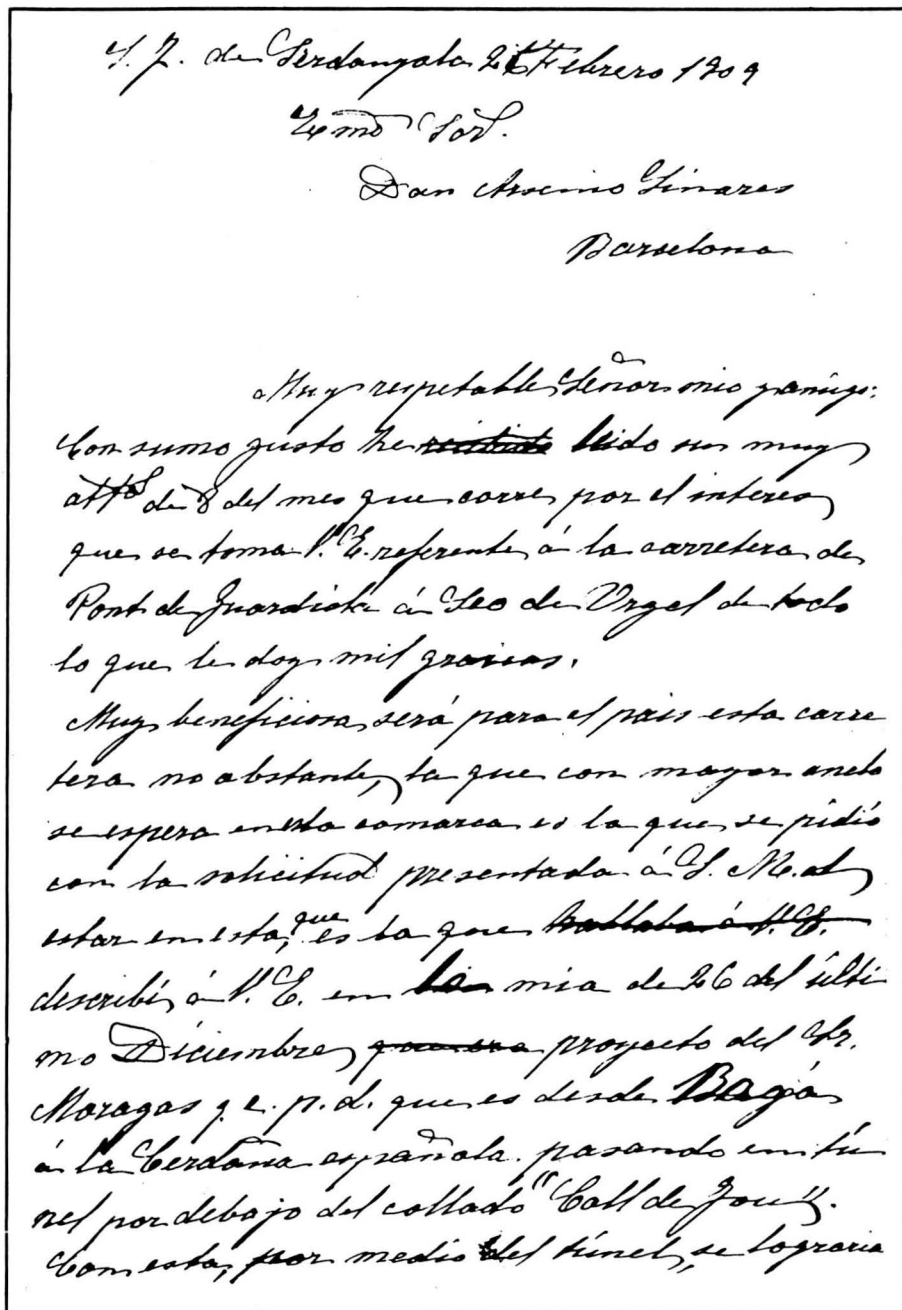
Una altra prova d'aquesta aspiració de la comarca és la coneguda carta que, amb data del 26 de febrer de 1909, Ramon Boixader, alcalde de l'Ajuntament de Sant Julià de Cerdanyola, va escriure al Capità General de Catalunya don Arnesio Linares, al qual, en donar-li les gràcies per l'interès que tenia en la carretera del pont de Guardiola a la Seu d'Urgell, insistia en la necessitat d'una carretera directa amb la Cerdanya, travessant el Coll de Jou amb un túnel. Que aquesta aspiració era forta a la comarca ho demostra el fet que, quan el Rei Alfons XIII va visitar aquestes terres, l'octubre de 1908, li van presentar una sol·licitud per a la construcció del túnel, acompanyat-hi un projecte del Sr. Moragas.

No sabem qui era aquest Sr. Moragas. Unes investigacions de Josep M. Milagro periodista de *La Vanguardia*, afirmen que es deia Gonzalo Moragas i Bonet, que va cursar la carrera d'Enginyers de Camins, Canals i Ports i va arribar a ser Director d'Obres Públiques de la Diputació de Barcelona. Nosaltres hi afegim que podria tractar-se d'un dels enginyers que van veure passar per Berga el 29 de maig de 1868 i que es dirigien a Bagà per a estudiar la perforació del Coll de Jou.

Aquesta inquietud de la comarca no era pas casual i va lligada a la Revolució Industrial i als grans esdeveniments ocorreguts a Europa. L'any 1866, Alfred Nobel inventa la dinamita, que serà un element imprescindible per foradar les muntanyes. És també en aquell període (1882) quan es construeix un dels túnels més llargs d'Europa, el de Sant Gotard (Suïssa), de 16.322 metres. Això vol dir que la gent del Berguedà no era pas desentesa del que en aquells moments passava a Europa. Però la visió de futur dels nostres avis era més forta que els mitjans amb què comptaven, i les obres no es van dur a terme. Amb tot, la il·lusió i el somni d'un túnel no va deixar mai d'existir.

El nostre temps

Ja en el nostre temps, l'any 1959 neix la Mancomunitat Intermunicipal de l'Alt Berguedà, amb seu a Guardiola, formada per onze municipis: Castellar



Reproducció de la carta de Ramon Boixader que el 26 de febrer de 1909, trameté al Capità General de Catalunya. ARXIU

de N'Hug, la Pobla de Lillet, Guardiola, Bagà, Gisclareny, Saldes, Vallcebre, Figols, La Nou, Cercs i Berga. La seva finalitat era promoure el turisme i les comunicacions. En el moment de tractar l'Eix del Llobregat, torna a sortir el tema del túnel del Cadí.

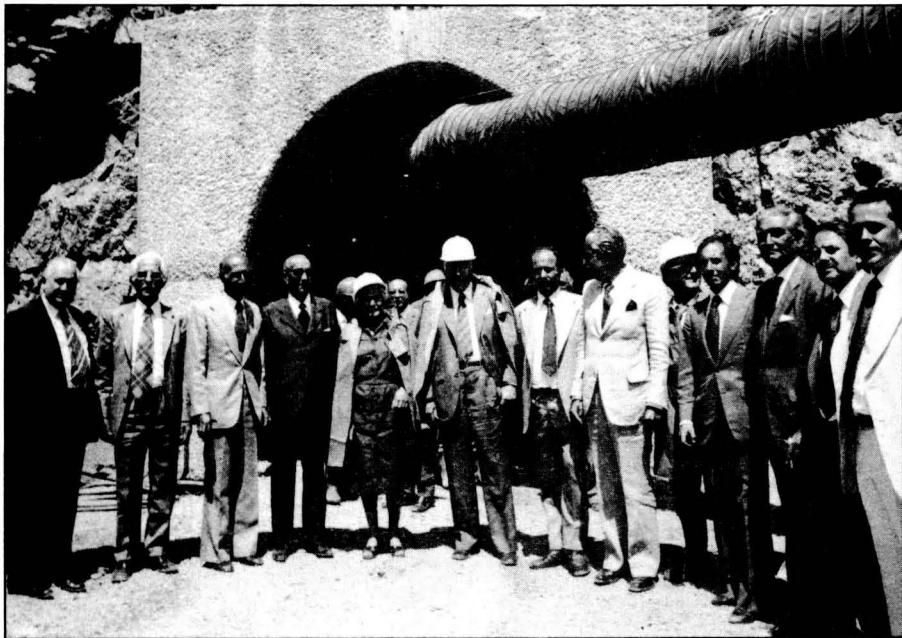
Encara recordem com l'alcalde de Guardiola, Victor Escarrer, acompanyava al president de la Diputació de Barcelona, Sr. Muller d'Abadal per les muntanyes del Moixeró, interessant-lo en la construcció d'un túnel, i com, juntament amb Pere Xuriach, anaven a França en una reunió dels Pirineus Orientals que tractava del túnel de Pui-morèn.

A la Mancomunitat s'hi adheriren altres municipis, i l'Alt Berguedà hi perdé l'exclusiva, sobretot quan la seva capitalitat és traslladada a Berga. Amb tot, es crea una petita comissió per a dur a terme la qüestió del túnel, formada pels

alcaldes de Bagà, Guardiola i Cercs. Aquests ja es trobaven en contacte amb l'enginyer de camins Valenti Broc, arrelat a aquesta comarca, que feia una primer estudi del túnel del Cadí de solament tres quilòmetres de llargada, perquè així l'obra tingués menys cost. Malgrat que el projecte es feia de franc, i que la petita comissió havia aconseguit l'ajuda per pagar les despeses secundàries, desavinences entre l'alcalde de Berga i l'enginyer aturaren aquest primer treball.

El poeta de les neus

Cap a l'any 1965 apareix un home estrafolari, mig vident, mig aprofitat, Andreu Claret, el poeta de les neus, que obtingué de la Mancomunitat del Berguedà el permís per redactar un avantprojecte del túnel del Cadí. Juntament



El president Tarradellas inaugura les obres del Túnel el 1978.

M. ESCOBET



Perforació total del Túnel: 13 de gener de 1984.

M. ESCOBET

amb l'enginyer de camins Albert Serratosa, redactaren un document que portava per títol *Estudio previo*.

Més endavant, un grup de financers que aglutinava Ramon Valls, Joaquim Molins i Jaume de Semir, s'interessaren per aquesta idea i es constitueix la societat Propisa (Promocions Pirenaicas S.A.). El juliol de 1969, aquesta empresa sol·licita oficialment del *Ministerio de Obras Públicas* la concessió del projecte, construcció i explotació del peatge del túnel del Cadí i accessos per a completar la carretera C. 1411 d'Esparraguera a Bellver. El 28 d'abril de 1970, la Diputació de Barcelona declara l'obra *d'interés provincial* i vuitanta-dos ajuntaments i altres institucions de la conca del Llobregat donaren suport al projecte.

El *Consejo de Ministros* celebrat el 9 de març de 1973 va atorgar a Propisa la concessió sol·licitada i els marcava el

temps d'un any i mig per tal que la societat concessionària presentés el projecte definitiu de l'obra, que, dirigit per l'Enginyer de Camins, Canals i Ports, Albert Serratosa i Palet, fou entregat al *Ministro de Obras Públicas* a finals de juliol de 1974.

La idea del túnel ja tenia cara i ulls, i si bé és cert que sense l'ajuda tècnica i econòmica de tantes entitats i institucions l'obra no s'hauria dut a terme, també ho és que la iniciativa va tornar a començar en la preocupació i la tenacitat de la gent de la comarca.

Les últimes dades

Les dades últimes són les més conegudes per tothom i em limitaré a assenyalalar-les, per deixar-ne constància.

Passa un temps en què es busca la financiació necessària fins que les Cai-xes hi participen.

Amb data de 25 de maig de 1976, la Direcció General de Carreteres aprovà el projecte tècnic del Túnel del Cadí.

Surten dificultats amb l'empresa encarregada de la construcció del Túnel de Toses. Des de Girona es mira amb recel el Túnel del Cadí, ja que els hi sembla que pot repercutir de manera negativa per les seves comarques.

A desgrat de les dificultats, l'empresa Propisa decideix iniciar a l'octubre de 1977 les vies d'accés als punts on es construiria la galeria d'avançada o de reconeixement (el túnel petit).

A l'Ajuntament de Guardiola de Berguedà s'hi guarda una pedra de la primera voladura, que porta la data del 6 de febrer de 1978. La voladura oficial de la galeria de reconeixement va ser feta pel President Tarradellas, el 19 juliol del mateix any. Era la primera vegada que un President de la Generalitat venia a l'Alt Berguedà.

El Reial Decret 1942/1980 de 31 de juliol sobre els traspassos de serveis de l'Estat a la Generalitat en matèria de carreteres, li transferí la C-1411 de Manresa a Bellver i per tant també la variant del Túnel del Cadí.

L'any 1980, com a resultat de la coordinació de les dues concessions de túnels vigents: Túnel del Cadí i Túnel de Toses, es crea l'empresa *Infraestructures de Catalunya, S.A.* amb participació majoritària de diverses Cai-xes i altres entitats. L'Andreu Claret es escombrat d'aquest *holding*; ell diu que "*algun dia es farà justícia.*"

El Moixeró perforat

A principis de l'any 1981 es convoquen els concursos per adjudicar l'obra als quals s'hi presenten 20 empreses constructores. A finals d'aquest any s'instalen els primers preparatius i el gener de 1982 comença la perforació del túnel.

El 13 de gener de 1984 es conseqüència la perforació total del túnel, les galeries nord i sud es troben, la foradada història ja està feta i les comarques del Berguedà i la Cerdanya ja es comuniquen per sota les Penyes Altes del Moixeró. Es preveu pel setembre la data de la inauguració. El dia de la calada, la gent de la comarca sentia una alegria nerviosa, pressentint que vivia un moment transcendental de la seva història i intuïnt que el Túnel del Cadí amb l'Eix del Llobregat era l'obra més important de les realitzades al Berguedà fins el moment actual.

Els somnis a vegades es fan realitat, la vella aspiració de la gent de la comarca s'ha acomplert, sols ens falta saber aprofitar les amples perspectives de futur.

Enric Bartrina, del Departament d'Història de l'*Ambit de Recerques del Berguedà*