

L'alt Berguedà* i el túnel del Cadí

per Xavier Sanclimens

La imminent inauguració del túnel que travessa la serra del Moixeró, anomenat des dels seus temps de projecte "Túnel del Cadí" —evident inexactitud toponímica— ha alçat molta polseguera en el món de la premsa, en les autoritats i en els protocols. No obstant, molts veïns de l'Alt Berguedà i de la Cerdanya no mostren un entusiasme gaire espectacular; més aviat adopten una actitud expectant i quasi desconfiada, ben d'acord amb el seu caràcter de catalans de terra endins.

Sobre el paper del Túnel del Cadí i la millora de les comunicacions a l'Eix del Llobregat s'han dit i s'han escrit algunes exageracions: que fóra l'eina fonamental del redreçament industrial del Bages i del Berguedà, que acabaria amb la situació ancestral de "cul de sac" de l'Alt Berguedà, que vincularia definitivament la Cerdanya amb les comarques centrals de Catalunya, etc. La realitat és que als indrets afectats hom ha estat força escèptic davant d'aquestes —expectatives del túnel.

És clar que les bones comunicacions sempre són desitjables. Una xarxa de connectivitat ben desenvolupada és un indicatiu del nivell econòmic del país. Ara bé, aquest no ha estat el cas de Catalunya. Durant el segle i mig d'industrialització del país les infraestructures de comunicacions han estat molt precàries, especialment les de l'interior i, no cal dir-ho, les de muntanya. Amb tot, la industrialització ha existit, *malgrat* aquests desavantatges. A la dècada dels setanta, justament quan la funció del desenvolupament econòmic travessava el seu

punt d'inflexió en el sentit negatiu, la xarxa d'autopistes era pràcticament inexistent, i la de carreteres anacrònica.

La millora de les comunicacions a Catalunya ha conegut una empena molt important en els darrers anys, especialment des del restabliment del govern autònom, però ha arribat molt tard, massa. A Europa, a part de les grans obres propagandistes nazis i feixistes dels anys trenta, les xarxes d'autopistes es van construir a les dècades de 1950 i 1960, quan el desenvolupament econòmic va portar la generalització de l'automòbil privat i l'augment de la mobilitat. Al mateix temps, es van construir cinturons de ronda per a totes les ciutats importants. Els Alps es van foradar per diversos indrets per permetre el pas ràpid de viatgers i de mercaderies entre els importants nuclis industrials al Nord i al Sud de les muntanyes.

A Catalunya tot just s'estan desenvolupant en aquests moments la major part de rondes exteriors dels principals nuclis de població. Tampoc no estan en condicions els eixos Nord-Sud que connecten el Pirineu amb Barcelona, ni l'Eix Transversal. Dóna la impressió que portem vint anys de retard, per culpa, sens dubte, d'una administració que no se n'havia preocupat prou.

Però en els darrers vint anys han canviat moltes coses. Catalunya és un país en vies de desindustrialització, que pateix fortament la transformació econòmica (la paraula "crisi" ha perdut actualitat). No és segur que unes infraestructures pensades en una època de "boom" siguin les més adients en el temps de



Fig. 1
El tranquil poble de Vilada, apartat de les rutes habituals del turisme, amb els serrats de Salga Aguda i Migdia al fons.

l'urbanisme de l'austeritat, del reciclatge de les estructures existents i de la moderació en les inversions públiques i privades.

Una de les zones més deprimides de Catalunya és l'Alt Berguedà. Contràriament al que molta gent pensa, ha estat una de les àrees més industrialitzades de Catalunya. Segons el padró de 1975, les activitats mineres i industrials ocupen el 70,77% de la població activa. Basat en el tèxtil i en l'extracció i transformació del carbó, el sector industrial de l'Alt Berguedà està, des de fa uns anys, immers en un doll de dificultats financeres, laborals, etc.

La indústria de filatura de cotó, que ha estat en aquest darrer segle el pilar fonamental de tota la comarca del Berguedà, s'enfronta davant de la reconversió amb una posició molt difícil: les empreses són petites o mitjanes, el recolzament públic per a l'obtenció de crèdits convenients és insuficient i, amb algunes brillants excepcions, el panorama és prou pessimista. Com a tants d'altres llocs, certes em-

preses fonamenten la seva resistència en perilloses i condemnable economies submergides, que malgrat tot potser constitueixen l'únic trist suport que les sosté.

La mineria del carbó, que aprofita les capes lignitíferes del cretaci superior que es troben en diversos indrets als municipis de Cercs, Fígols, Vallcebre i Saldes, també està en una situació crítica. Les empreses que hi operen no han cessat de reduir la mà d'obra des de 1959, i el carbó que s'extreu es destina pràcticament de manera exclusiva a produir energia termoelèctrica, a la central de Cercs, que representa ella sola el 5% de la potència elèctrica instal·lada a Catalunya, amb els seus 160 MW. En un país on sembla que es volen fer funcionar les centrals nuclears "costi el que costi" (expressió que conté un cert cinisme), i on la demanda i el consum energètic fa temps que estan estancats, quin pot ésser el paper d'una central tan perifèrica, en el moment que ja no es pugui amagar que a Catalunya hi ha massa infraestruc-



Fig. 2
Santuari de Lurdes de La Nou: un paratge d'indubtable interès paisatgístic situat al peu dels contraforts de la serra de Catllaras.

tura per produir electricitat? Aquesta situació recorda insistentment les teories de l'esquema geoeconòmic de Centre//Perifèria, segons les quals un centre territorial pren les decisions d'emetre capital i recuperar-ne la plus-vàlua, amb la consegüent indefensió de tota la perifèria territorial.

En tot cas, a l'Alt Berguedà és això el que hi ha, i no una altra cosa. El turisme hi és molt puntual, i no gaire desenvolupat. Alguns municipis, com Castellar de n'Hug, Gósol, Saldes, Guardiola de Berguedà (per Sant Julià de Cerdanyola), Vilada, etc., tenen, és cert, turisme, però de quina mena és? A tota la comarca hi ha força aflluència d'excursionistes, especialment a l'estiu, que aprofiten les vacances per gaudir de l'aire lliure. El fenomen boletaire a la tardor és conegut a bastament. En gran part, excursionistes, boletaires i turisme familiar de diumenge provenen de la mateixa comarca o de les veïnes, i no és, de cap manera, la mena de gent que deixa rius de diners en els establiments hotelers. Pel que fa al turisme d'hivern,



Fig. 3
La salvatgia de la pared nord del Pedraforca, d'uns 800 metres de desnivell, és l'escenari d'una gran activitat escaladora.

Població activa de l'Alt Berguedà (1975)

	n	%
Sector Primari.....	396	4,51
Sector Secundari (amb mineria).....	6.216	70,77
Sector Terciari.....	2.171	24,72
Total.....	8.783	

l'estació d'esquí dels Rasos de Peguera té una relativa importància comarcal o regional, però no pas a nivell de tot el país.

Aquesta situació no es preveu pas que canviï substancialment amb l'obertura del Túnel del Cadí. Una via més ràpida serveix, precisament, per passar més de presa. A la Cerdanya hi ha millors pistes d'esquí que al Berguedà, però especialment a la part avui francesa, o sigui que els esquiadors habituals dels Rasos de Peguera, Coll de Pal, la Molina o la Massella més aviat es desplaçaran a Font Romeu, Super-Bolquera, els

Angles, etc., on esquiar és més barat i hi sol haver més neu.

L'economia de l'Alt Berguedà no s'ha basat mai en el turisme, i és perillós creure que s'hi basarà en el futur. Excepte per a certes escasses localitzacions especialment privilegiades, no és bo que el turisme sigui la base de l'economia d'una regió, per tant com és d'insegur, temporer, i subjecte als capricis i a les modes. I no hauria de ser-ho, de cap manera, a l'Alt Berguedà, on existeix tradició, vocació i preparació industrial en la població, que compta amb una experiència secular en les activitats fabrils.

Evolució de la població de l'Alt Berguedà (sense Berga)

1900	1930	1960	1970	1975	1981
8.477	13.439	14.694	13.780	10.907	9.967

* Per "Alt Berguedà" entenem l'àmbit dels municipis de Bagà, Berga, Borredà, Castell de l'Areny, Castellar del Riu, Castellar de n'Hug, Ceres, Figols, Giselareny, Gósol, Guardiola

de Berguedà, la Nou, la Pobra de Lillet, Saldes, Sant Jaume de Frontanyà, Vallcebre i Vilada.

El túnel haurà costat uns quinze mil milions de pessetes. Ha estat realitzat amb capital privat barceloní. No hi ha participat el capital comarcal, la qual cosa diu molt de l'escepticisme de què parlàvem al començament. Per amortitzar tants diners, a quatre-centes pessetes per cotxe, caldrà que aquest hivern i els que vindran es mobilitzin cap a practicar l'esquí àmplies capes de la societat, perquè no és de preveure que el trànsit del transport comercial s'incrementi de tal manera que cobreixi aquestes despeses. Ni tampoc que als cerdans ni als berguedans els vinguin sobtadament ganes irresistibles de visitar la comarca veïna assíduament. És dubtós que el trànsit internacional Barcelona-Europa es desviï pel Túnel del Cadí, però en tot cas és la raó objectiva fonamental de la seva construcció. Perquè és evident que una obra de tanta envergadura no s'ha fet simplement per comunicar millor dues comarques, Cerdanya i Berguedà que, sumades, tot just ultrapassen els 50.000 habitants.

Sigui com sigui, el túnel ja és una realitat, i cal que sigui benvingut, perquè al capdavant, encara que hagi arribat molt tard (no pas per culpa dels promotors, que van passar-se molts anys predicant en el desert), representa una millora substancial en les comunicacions per carretera. Però alerta! La solució a la depressiva situació d'aquells territoris no és pas convertir els experts treballadors miners i industrials en treballadors terciaris, sinó dirigir l'esforç públic a potenciar la reindustrialització i l'ordenació integral de les activitats agropequàries i dels serveis, entre els quals hi ha d'haver també, naturalment, el turisme. Perquè cal que el futur de l'Alt Berguedà i de la Cerdanya no tingui els peus de fang ni la cua de palla.