

Diari de la neu, 05/11/24

40 anys del túnel del Cadí, 30 dels túnels del Pimorent i Collabós

La construcció de les tres infraestructures va suposar un impuls al turisme dels esports d'hivern



40 anys del túnel del Cadí, 30 dels túnels del Pimorent i Collabós Autor/a: ACN

La construcció de les tres infraestructures va suposar un impuls al turisme dels esports d'hivern i també a la dinamització de l'economia de les comarques del Pirineu, especialment entorn de la Cerdanya. El túnel sota el Moixeró va ser inaugurat el 29 d'octubre de 1984, mentre que 15 d'octubre de 1994 s'inauguraven els túnels de Collabós i, sis dies més tard, el 21 d'octubre del mateix any el del Pimorent (Puymorens). Tres infraestructures que van ajudar a popularitzar encara més l'esquí, apropant aquest esport als grans nuclis de població del país.



Accés a la boca nord del Túnel del Cadí (Foto: Diarididelaneu.cat).

La setmana passada es van complir 40 anys de la inauguració del túnel del Cadí. De fet, el mes d'octubre és un mes de coincidències pel que fa a inauguracions de túnels. També va ser un mes d'octubre de fa 30 anys quan s'inaugurava el túnel del Puymorens, i uns altres trenta dels Túnels de Collabós.

Els túnels del Cadí i del Pimorent (Puymorens) són dues grans infraestructures de peatge que formen part de l'eix E-9, la ruta que uneix París i Barcelona seguint l'Eix del Llobregat, amb un traçat de 967 km. Aquesta ruta passa per Tolosa i a la pràctica esdevé una alternativa a l'eix mediterrani. I fa uns quants dies més, també complia trenta anys el sistema de túnels i falsos túnels de Collabós, entre la Garrotxa i el Ripollès.

L'acte inaugural del túnel del Cadí, de 5 km, es va celebrar el 29 d'octubre de 1984, i va ser encapçalat pel llavors president de la Generalitat de Catalunya, Jordi Pujol, acompanyat de diversos consellers i del delegat del Govern espanyol a Catalunya.

Gairebé deu anys després, i també en un mes d'octubre, el president Jordi Pujol, inaugurava els túnels de Collabós, de connexió entre la Garrotxa i el Ripollès, en aquest cas sense peatge. Un traçat de 7,8 quilòmetres amb dos túnels (el de Collabós de 1.810 metres i el de Torrent Mitjà de 242 metres) i dos falsos túnels. La inauguració oficial es va fer el 15 d'octubre.

I en aquell mateix octubre de 1994, sis dies més tard de l'acte inaugural de Collabós, el dia 21, eren els presidents de la República Francesa, François

Mitterrand, de l'Estat espanyol, Felipe González, i de Catalunya, Jordi Pujol, els qui inauguraven els 4,8 quilòmetres del túnel de Puymorens.



Vehicle accedint al Túnel del Cadí (Foto: Consell Comarcal de la Cerdanya).

Dinamitzar l'economia del Pirineu, impulsar el turisme d'hivern i l'esquí

L'estrena de la primera infraestructura, el túnel del Cadí, va transformar la relació de l'Alt Urgell i la Cerdanya amb el Berguedà i, per extensió, va millorar la comunicació entre el Pirineu i l'àrea de Barcelona. La construcció va impulsar definitivament l'esquí a la Cerdanya, la Catalunya del Nord, Andorra i, fins i tot, a l'Arieja, tot i que en aquest darrer cas amb força menys repercussió.

De les tres infraestructures, la del Cadí va ser la més determinant per a popularitzar els esports de neu al país. Va arribar més d'hora i va resultar ser una magnífica eina que, d'una banda, facilitava l'accés i, per l'altra, esdevenia una bona eina per a la difusió dels esports de neu.

A partir d'aquell dia estacions com **La Molina** i **Masella** quedaven a menys de dues hores de Barcelona i, per la mateixa raó, es reduïa la distància i el temps per arribar a les estacions de l'Alta Cerdanya i el Capcir, una situació idèntica en facilitats i comoditat que es repetia per arribar a les andorranes.

Tot plegat va acabar esdevenint una bona catapulta publicitària. Molts recordaran com als anys vuitanta els gruixos de neu de les estacions del Pirineu català, andorrà i nord-català, a més de l'Arieja, eren patrocinats pel Túnel del Cadí als peus de pàgina dels principals diaris de Catalunya. "Túnel del Cadí, el camí més fàcil a 16 estacions d'esquí", encapçalava el comunicat de neu. Hi havia, doncs, una mena de retroalimentació entre els esports de neu i les comunicacions per accedir-hi.

A més, no només es va facilitar l'accés al Pirineus i les seves estacions, sinó que va dinamitzar l'economia del Pirineu en el seu conjunt, i molt especialment va suposar una empenta a la construcció dels habitatges residencials. Un autèntic boom de la construcció que encara avui continua. De fet, la posada en marxa d'aquesta infraestructura també va animar, en certa manera, a la creació de nous projectes d'estacions d'esquí, entre els quals l'estació de nòrdic d'**Aransa** (oberta el 1986), la de **Guils-Fontanera** (inaugurada el 1992) i a dissenyar altres [projectes mai reeixits](#), com el de l'estació de **La Carbassa**.

Deu anys més tard, quan a l'octubre de 1994 s'inauguraven els túnel del Puymorens i Collabós, l'esquí i el turisme d'hivern rebien un nou impuls.

Amb el primer túnel, les estacions d'esquí de l'Arieja s'apropaven a la Cerdanya. L'estació d'esquí d'Ax-Les Thermes quedava a poc més de 50 minuts de Puigcerdà, i la capital de la Cerdanya es consolidava com una mena d'epicentre de les estacions d'esquí de la zona.

També van suposar un abans i un després els túnels de Collabós, que evitaven la collada del Capsacosta, entre la Garrotxa i el Ripollès. Amb la construcció i inauguració d'aquests túnels, les estacions de **Vallter 2000** i **Vall de Núria** quedaven més a prop de les comarques gironines i de la Costa Brava. La nova infraestructura permetia retallar en prop de 15 minuts el trajecte entre aquestes estacions i una ciutat com Girona. I més que el temps, molt important `bviament, la gran millora era el disposar d'una carretera molt més còmoda i segura per a la circulació, en comparació al trajecte estret i sinuós del "vell" Capsacosta.

La construcció i inauguració d'aquestes tres infraestructures, túnel del Cadí, fa 40 anys, i Collabós i Pimorent (Puymorens), fa 30, són les tres grans darreres inversions que en qüestió de comunicacions s'han realitzat al Pirineu.

Queden lluny en el temps, i des d'aleshores no s'ha fet cap més gran inversió, més enllà de millores generals però parcials en els vials, però la seva posada en marxa també han suposat l'abandonament, que ja sembla definitiu, d'un possible túnel a Toses.

I finalment, sembla que amb els túnels i l'aposta per la carretera, també ha quedat oblidada la posada al dia de la línia de tren internacional entre Tolosa de Llenguadoc i Barcelona passant pel Ripollès i la Cerdanya, l'actual línia de rodalies R3.