

La carretera de Núria, un debat inacabat

Aconseguir uns accessos còmodes i fàcils als recursos naturals i turístics del Pirineu ha format part del debat dels darrers anys sobre com assolir l'anhelat desenvolupament i progrés de les zones de muntanya. Partint de la base que la voluntat de la majoria ha estat afavorir que la muntanya sigui accessible a tothom, el problema, entre d'altres, ha estat fixar quins límits no es poden traspasar per assolir aquest objectiu, i també reconèixer quins interessos poden estar-hi en joc.

La frustrada carretera de Núria pot ser un bon exemple d'aquesta problemàtica i pot donar una perspectiva de mig segle enrere sobre les condicions i la ideologia que influïa aleshores en el debat dels accessos a la muntanya.

Des de l'any 1931, el santuari de Núria, situat a vora de 2.000 metres d'altura, està comunicat amb un tren cremallera de tecnologia i tradició suïssa, promogut pel bisbat d'Urgell. Tan important i decisiva va ser l'arribada d'aquest mitjà de transport a les altres temps recòndites set valls de Núria, que es pot parlar d'un Núria abans i d'un Núria després del cremallera. En aquest segon s'hi desenvolupà una estació d'esquí i tota una infraestructura hotelera, que va suposar un notable canvi per a una vall recòndita, que ara i aquí no pertoca referir [J. Mascarella-M. Sitjar, *Núria abans del Cremallera*, 2001].

Però no va passar ni un quart de segle que l'eficàcia tan celebrada del tren cremallera es va començar a posar en qüestió, potser, en bona part, per les escasses inversions de la companyia explotadora que, amb prou feines, havia pogut anar mantenint en funcionament el tren durant la Guerra Civil (1936-1939) i la consegüent postguerra.

El servei de cremallera, segons informacions dels anys 1953 i 1956, suposava un viatge de 53 minuts des de Ribes, estava sotmès a restriccions i limitacions en la quantitat de viatgers i constava de cinc combois de pujada i tres de baixada [Fons Rafael Orri (FRO), 1953-1954]. Aquestes condicions podien convertir el viatge en caòtic en cas d'aglomeracions. Els administradors del



Miquel Sitjar
i Serra, docent
del Camp
d'Aprentatge del
Ripollès. Màster en
Turisme Cultural

santuari, en especial el custodi mossèn Andreu Subirà, en prenen consciència, en ocasió de la restauració de la capella de Sant Gil i la festa de les núries celebrada per primera vegada l'1 de setembre de 1951, una celebració que aspirava a l'inabastable objectiu de fer pujar fins al santuari bona part de les persones que duïen el nom de Núria que es van trobar a les llistes dels padrons municipals de tot Catalunya. El cremallera, amb grans dificultats, va poder fer front a la demanda de viatgers i hi va haver incomoditats i queixes, que la Companyia de Turismo Hispanoamericana, empresa col·laboradora d'aquell esdeveniment, va traslladar als administradors del santuari i en va fer culpable el deficient funcionament del cremallera [FRO, 1951].

No existeixen encara dades quantificades, però tot indica que, d'ençà l'any 1951, augmentà l'afluència de gent a Núria, atreta pel ressò publicitari, que l'organització de la festa de les núries, que va arribar a tots els racons de Catalunya, va concitar. Hi ajudà també la fundació La Liga Espiritual del Santuario de Nuestra Señora de Nuria (Valle del Pirineo), aprovada canònicament el 27 de maig de 1956. Aquesta associació d'amics de Núria animava i anima encara peregrinacions anuals des de Barcelona i, en els seus estatuts, convidava els seus a fer una visita almenys una vegada a l'any al santuari [FRO, 1956].

El president de la Lliga Jorge Foret Giordano, en una carta de 21 d'agost de 1959 al nou capellà custodi de Núria Mn. Francesc Verdés, traça un programa de promoció del turisme religiós a Núria i apunta ja que una de les febleses de la promoció turística és l'elevat preu del transport per via fèrria [FRO, 1959].

En una carta del 6 de desembre de l'any 1960 del bisbe de la Seu d'Urgell Ramon Iglesias al custodi de Núria, el bisbe tot comentant la gestió de l'empresa Nuria S. A., a la qual el bisbat tenia encomanada la gestió del santuari per a la seva explotació turística, deixa constància del malestar del bisbat amb la hipoteca i els costos del tren cremallera i de l'amenaça que suposa per al progrés, no només material, sinó també espiritual del santuari.

"Insista que no está bien aplicada la palabra *arriendo* seguida por la misma Nuria S.A, pues aquello para la diócesis no tiene carácter de negocio, ni de industria, sino de apostolado. Y así ha sacrificado muchas pesetas que podía haberlas empleado en otros apostolados menos gravosos. Y que tampoco hace negocio Nuria S.A. Sólo con ello salva la vida del cremallera. Y todos contribuimos a aumentar la riqueza de la Nación" [FRO, 1960].

Abunden aquests anys les queixes contra la gestió de Nuria S. A., que provenen en part de la mateixa Lliga Espiritual dels Amics de Núria pels elevats preus de l'hotel i dels altres serveis, que sens dubte havien de tenir molt a veure amb el transport dels productes, molt més car per culpa del tren cremallera [FRO, 1959-1964].

Aquesta consciència porta a plantejar la construcció d'una carretera, que fa un cert respecte d'entrada, no pas per motius ecològics, sinó per la dificultat a trobar diners per sufragar-ne la despesa de la construcció, i també per evitar la més que cantada oposició de l'empresa que aleshores explotava el cremallera.

El custodi mossèn Francesc Verdés, que en aquella època residia tot l'any a Núria, era, i

ho ha continuat sent ja retirat, un ferm partidari de la carretera, fins i tot avui, en un temps de pensament únic ecologista, reforçat a Núria per l'aposta de Ferrocarrils de la Generalitat, nou titular del cremallera des de l'any 1984 [M. Sitjar, *Núria. El Santuari del Pirineu*: Farell, 2014, 102-103]. Les seves paraules molt recents, a contra corrent, donaran un millor testimoni que qualsevol explicació:

"Somiava en una Núria oberta a tothom, sense discriminació de persones: no només amb el tren cremallera, que també; però, com l'abadia de Montserrat, oberta a tothom per carretera, que seria la que donaria vida als diversos serveis i al tren cremallera. Sense carretera, l'hotel, l'hostatgeria, el tren cremallera han sigut, són i seran problemes no resolts, llagues tancades, que esperen obrir-se per curar-se. Amb la carretera millorarien els resultats econòmics, d'esport i de pietat mariana". [F. Verdés, *Memòries*].

Mossèn Francesc Verdés, no sense interferències del bisbat, va jugar un paper determinant en el que ell considerava la modernització de Núria, en socialitzar l'interès i la campanya per la carretera a través dels Amics de Núria, dels quals assumeix la presidència, després de la dimissió del president Penalva, materialitzada a l'assemblea de la Lliga l'1 de setembre de 1960, en la qual es crea una comissió assessora, com consta en l'acta que passem a transcriure:

"Mossèn Francesc [Verdés] manifestà que per aprovació de SE el Senyor Bisbe de la Seu, i per motiu de nomenar nou president per la guia de la nostra guia [sic], acordà que el dit càrrec es donaria al nostre reverend Consiliari Custodi del Santuari, Mn. Francesc Verdés, essent del content de tothom... Per fi el senyor president [Mn. Verdés] manifestà que es tenia amb estudi de que dintre de l'estructura dels Estatuts de la Lliga, poguessin ésser ampliat –tota vegada que ara ja anava prenent increment les obres del Santuari, així com la propera coronació per l'any 1963 de la Mare de Déu, i que calia que la Lliga en general no es carregués aquesta gran responsabilitat, tota vegada que ja en té prou amb els treballs que realitza actualment amb els seus actes– números dintre i fora del santuari del Pirineu. Es demana una acertada aclaració pels senyors Moli, Mas i Baldric referent que no es nomenessin càrrecs en forma de junta [...]. S'amplien els Estatuts en forma de Consell Assessor." [FRO, 1960].

Aquest consell assessor es convertirà en un punt de trobada i de debat sobre l'administració de Núria i en un dels impulsors de la coronació canònica de la Mare de Déu de Núria, un esdeveniment que s'esperava massiu i que va plantejar, si no la necessitat de la construcció iminent d'una carretera, sí una renovació en el tren i la millora dels accessos al cremallera amb la construcció d'un aparcament a Queralbs. Verdés, al capdavant dels Amics de Núria, i agomoiat pel consell assessor que varen crear, confia en la promoció a través de l'esdeveniment de la coronació, que hauria d'activar el canvi a Núria que tant somiava. L'home de confiança és un arquitecte amic de Núria, membre d'aquest consell assessor, Alexandre Font Damians. En una de les reunions, Font Damians va exposar un seguit de punts de vista sobre el desenvolupament de Núria que mossèn Verdés li va convidar a exposar davant del bisbe d'Urgell, entre d'altres el relatiu a la carretera de Núria, que defensa.

"Existen muchos amantes de Nuria, y de la montaña, entre los que me incluyo, que

temen el momento en que la carretera hasta Nuria llegue a ser una realidad, pues con ella desapareceran bastante las soledades que, de todos modos, cada vez desaparecen más, al subir más gente a prostarse ante la Virgen, a pesar del poco esfuerzo nuestro. Sin embargo, considero del máximo interés que llegue a ser una realidad y debe ser el hilo por el que nos mantendremos siempre unidos a Nuestra Señora de Nuria" [*Comunicado Reunión del 31 de Agosto 1963, FRO, 1960*].

Font Damians, abandonada qualsevol vel·leïtat lírica i lament per la pèrdua de la solitud i el paisatge, advoca per una convivència entre el cremallera i una carretera que no veu lesiva per als interessos de la companya ferroviària, perquè hi hauria, segons ell, una tal aflluència de gent, sobretot a partir de la prevista coronació canònica, que hi hauria públic per a tothom. L'insostenible, segons el pensament d'aleshores, era la situació de tenir com a únic accés el cremallera, perquè aïllava i tancava Núria, i convertia la visita al santuari en incòmoda, molt cara i inassumible per a moltes persones.

Dedica Font Damians un espai força considerable a l'únic debat que interessava en aquell moment, que no era cap altre que el traçat de la carretera, que, de passada, havia de satisfer altres necessitats de comunicació cap a recursos turístics de neu prou interessants. De fet, amb l'excusa de la carretera de Núria, l'alcalde de Planoles Dionís Palau va executar i inaugurar el juliol de 1963 una carretera que s'enfila per sota el Puigmal, presentada com a primer tram de la carretera de Núria [*Los Sitios, 1963, 7, 16*] i per a la qual va obtenir un finançament que potser mai no hauria obtingut sense el nom sant i sagrat de Núria, i la voluntat explícita de donar servei d'accés per als devots de la marededéu al seu santuari. La secular desconfiança entre els pobles de la vall de Ribes va fer pensar a molts que l'alcalde de Planoles no pretenia fer un favor a Núria, sinó competir amb les seves pistes d'esquí fent-ne unes a les parts altes del seu municipi i construir àdhuc un parador turístic, l'obtenció del qual requeria disposar d'accés per carretera. Tampoc el bisbat no semblava molt tranquil i confiat amb la política de Dionís Palau, fet pel qual Font Damians recomana que Palau faci les gestions acompanyat del bisbe d'Urgell o amb el seu acord. És evident que al bisbat li interessava una carretera que arribés segur a Núria, que en reforcés la rendibilitat i li donés les pessetes que el bisbe Iglesias es queixava que no guanyava per salvar el cremallera. L'aposta i la iniciativa política de Palau podien quedar reduïdes a solucionar els problemes locals de Planoles amb el paraigua i el nom de Núria, i convertir l'oferta turística de neu de Planoles ben comunicada per carretera en una amenaça al monopoli episcopal sobre el turisme de neu.

El clergat i els habitants de Queralbs, que compartien interessos potser per primera vegada en la història, es van moure ràpid. L'alcalde de Queralbs Josep Constants va escriure a *La Vanguardia* una carta en to menyspreador sobre la carretera de Planoles a Núria [*La Vanguardia, 1965, 8, 23*], mentre el marista queralpí el germà Ernest Coll, consumat excursionista, treballava en el disseny d'una carretera entre Queralbs i Núria que volia fer passar per Fontalba. L'animositat de Coll contra la proposta de l'alcalde de Planoles és notable. Va fer una intensa campanya i els seus escrits arribaren i es debateren en el si del consell assessor format pels Amics de Núria, i els hagué d'informar

Alexandre Font Damians. Però entre els anys 1960 i 1967, el consell assessor i els Amics de Núria estaven ocupats en un altre afer també poc lluït i polèmic, que portava camí d'eternitzar-se, el de la coronació canònica, per a la qual no s'acordava data i quan s'acordava, s'ajornava per les tensions que l'administració i la vida nurienca generaven. Tant és així que la revista *Cordada* fa un *totum revolutum* i un punt de burla en comentar el ridícul de la carretera, que no es fa per disputes veïnals i una coronació que no arriba, mentre gent de bona voluntat com els Amics de Núria hi esmercen llurs millors energies a fer progressar Núria contra totes les dificultats ["Actualidad y problemàtica de Nuria", *Cordada*, núm., 128, febrer de 1958]. Finalment, però, la coronació es va fer el 13 de juliol de 1967 i va ser un dels fracassos més notables de la història. Es va fer sense el tema de la carretera resolt, sense un aparcament decent a Queralbs i, el pitjor, amb la talla de la marededéu robada uns dies abans per un boicot polític que va arruïnar l'acte i que va fer que no hi hagués tanta gent com la prevista i amb uns deutes que costà de pagar [M. Sitjar, *Núria. El Santuari del Pirineu*: Farell, 2014, 95-102]. Tot i el deplorable estat d'ànims, el consell assessor i Mn. Verdés van continuar batallant, i Alexandre Font Damians, en un informe que hi va presentar el 19 de desembre de 1968, va donar la raó al projecte del germà Ernest Coll, el projecte de la carretera de Queralbs, un tram de la qual, el que duu fins a Fontalba, s'acabà executant i que avui és una de les millors i més boniques maneres d'accedir a Núria. L'informe d'Alexandre Font Damians, que somia en telefèrics fins al Puigmal [FRO, 198] i que preveu un seguit de túnels que han de dur de Fontalba a Núria, és l'últim capítol d'una història que no es reobrirà mentre Ferrocarrils de la Generalitat continuï fent com el bisbe Iglesias, salvar la vida del cremallera.