



50 anys

d'història i vivències



Govern d'Andorra

Edició: COEX
Coordinació i disseny: Segarra i Terés SL
Impressió: Gràfiques Andorranes
ISBN:
Dipòsit legal:

Setembre del 2012

Introducció

El caràcter d'un país el formen els seus ciutadans. Partint d'aquesta premissa podem afirmar que l'Andorra que coneixem és la suma de moltes circumstàncies històriques, econòmiques, socials, però sobretot humanes. Perquè són les persones que des de temps immemorials han viscut i treballat a Andorra les que fan d'aquest país un lloc especial, amb unes peculiaritats difícils de trobar en cap més territori.

La transformació de l'Andorra rural amb una economia de subsistència basada en l'agricultura i la ramaderia a l'Andorra cosmopolita i pol d'atracció de milions de turistes, ha anat estretament lligada al desenvolupament de la xarxa viària, que en poc més de cinquanta anys ha canviat la fisonomia del país, facilitant les comunicacions internes i obrint les portes a l'exterior.

El pas dels camins rals a les carreteres i a les grans infraestructures actuals va ser un procés llarg que va requerir de la implicació dels polítics del moment i sobretot del grup de treballadors que amb el seu esforç va contribuir a transformar el país. És precisament a aquestes persones a qui es vol retre un homenatge amb aquest llibre, un col·lectiu, el de l'Àrea de Conservació i Explotació de Carreteres (COEX) amb una feina dura que sovint passa desapercibuda.

Ara que fa cinquanta anys de la creació del Servei de Carreteres, és un bon moment per girar la vista enrere i fer un reconeixement a tota aquella gent que durant cinc dècades ha treballat al COEX, des dels pioners que als anys seixanta enquitranaven les carreteres amb el pic i la pala i treien la neu del Port d'Envalira amb condicions molt dures, fins als que hi treballen actualment, amb molts més mitjans i amb una estructura ja consolidada, però amb el mateix compromís de sempre.



Equip actual de Conservació i Explotació de Carreteres, acompanyats pel ministre d'Economia i Territori, Jordi Alcobé, i el director del Departament d'Ordenament Territorial, Esteve Comes.

Autor: Jordi Troguet Ribes

D'esquerra a dreta i de dalt a baix:

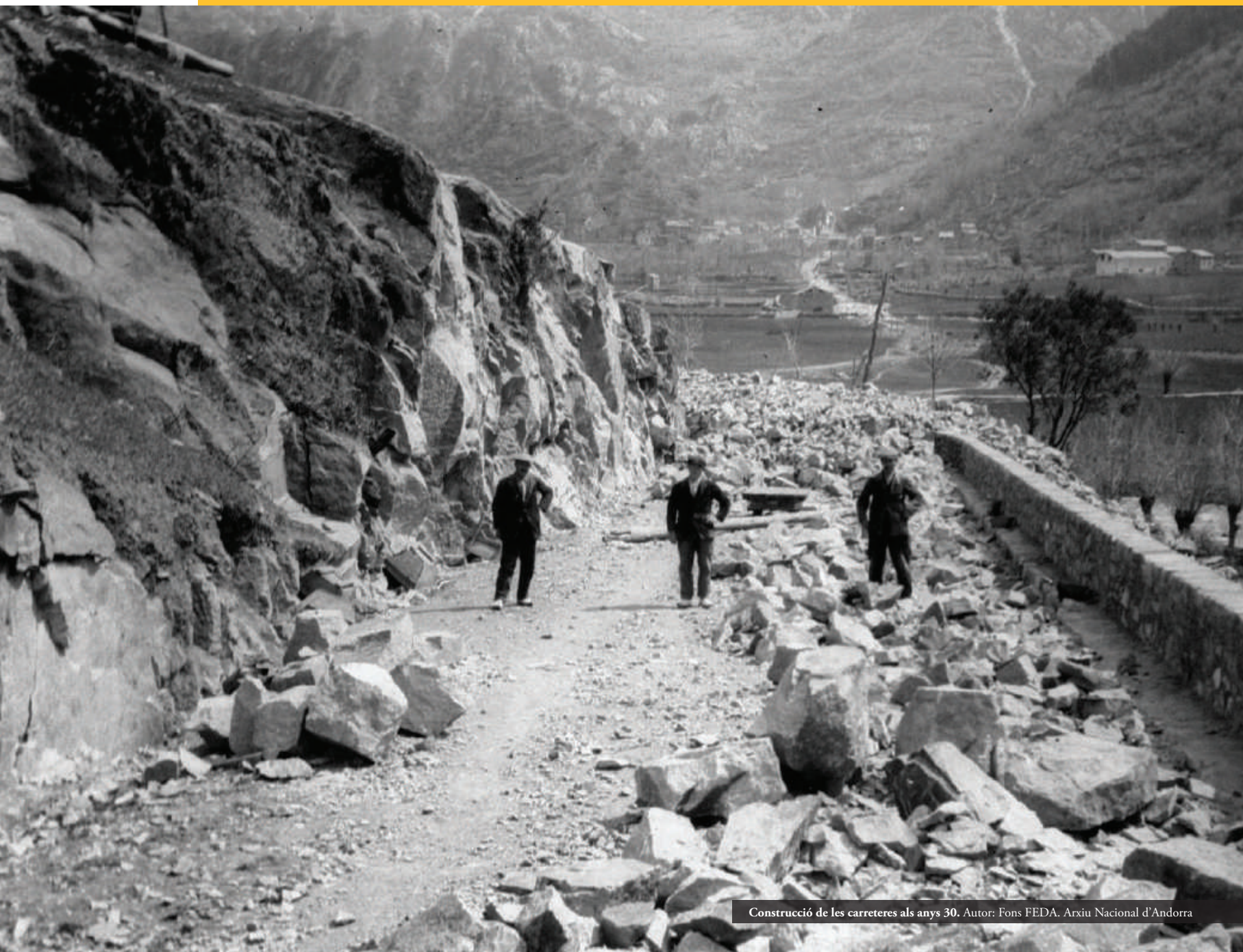
- Primera fila: Joan Cadena, Manel Dieguez, Marc Tersa, Albert Torres, Antoni Plana, Antoni Coll, Josep Casal, Albert Fillet, Joan Sanclimens, Patrick Pascó, Jordi Torres, Guillem Cava, Ivan Anguera, Albert Prats, Ludovic Albós, Josep Anton Terrones, David Vilana, Josep Palau, Ignasi Riba, Antoni Montellà, Patrick Simon i Alfons Coto.
- Segona fila: Rafel Cervós, Miquel Mas, Santi de la Rosa, Jordi Guardia, Gerard Cabanes, Pere Teruel, Jordi Lorente, Jonathan Díaz, Isidre Cabanes, Bertran Lestang, Gustau Bonache, Ricard Riba, Antoni Gómez, Àlex Ambor, Francesc Vidal, Pere Betriu, Jordi Piñero i Jordi Garcia.
- Tercera fila: Jordi Paredes, Francesc Ambor, Sergi Carrera, Salvador Garcia, Ricard Soto, Pere Cañas, Carles Roman, Jordi Alcobé, Esteve Comes, Joan Rotllan, Ramon Pérez, Josep Agramunt, Josep Manel Teja, Ramon Roig, Àlex Echalecu i Manel Juli Carames.

Cinquanta anys d'història són difícils de resumir en poc més de 70 pàgines, però amb aquest llibre podem obtenir una visió global de com ha evolucionat la construcció i conservació de carreteres, entendre que garantir la viabilitat hivernal és una feina sacrificada d'equip, o simplement conèixer el dia de dia de totes aquestes persones que integren el COEX.

Així doncs, amb la finalitat de mostrar la diversitat de feines que es duen a terme des d'aquesta Àrea, en el llibre es diferencien tres blocs, que són la conservació de carreteres, l'explotació de carreteres i el taller mecànic, tres branques que estan estretament interrelacionades i que distingeixen aquest col·lectiu com a exemple de coordinació que fa que el COEX pugui respondre a qualsevol emergència amb eficàcia i eficiència.

Més enllà de les anècdotes, satisfaccions i alguns ensurts explicats pels propis protagonistes i que ens donen una idea de les peculiaritats d'aquesta feina, conèixer les seves experiències fa que es converteixin en un testimoni viu d'Andorra, a través de les vivències d'uns treballadors únics i irrepetibles que han ajudat a forjar la trajectòria d'aquest petit gran país.

És per totes aquestes persones que formen part del COEX, pels que hi han treballat, pels que ja s'han jubilat, per aquells que ja no hi són, pels que encara hi treballen, i pels que hi treballaran en un futur, que veu la llum aquest llibre amb el desig de posar en valor tant la seva professionalitat com la seva entranyable aportació humana que ha contribuït a construir una part de la nostra història.



Construcció de les carreteres als anys 30. Autor: Fons FEDA. Arxiu Nacional d'Andorra

Antecedents

Al llarg de la història, els desplaçaments per l'interior d'Andorra i la comunicació entre les diferents parròquies es feia a través de camins rals, transitables només a peu o amb carros. No va ser fins a finals del segle XIX que el Consell General va crear una comissió delegada per impulsar la construcció de les vies de comunicació, que es va anomenar Junta de Carreteres.

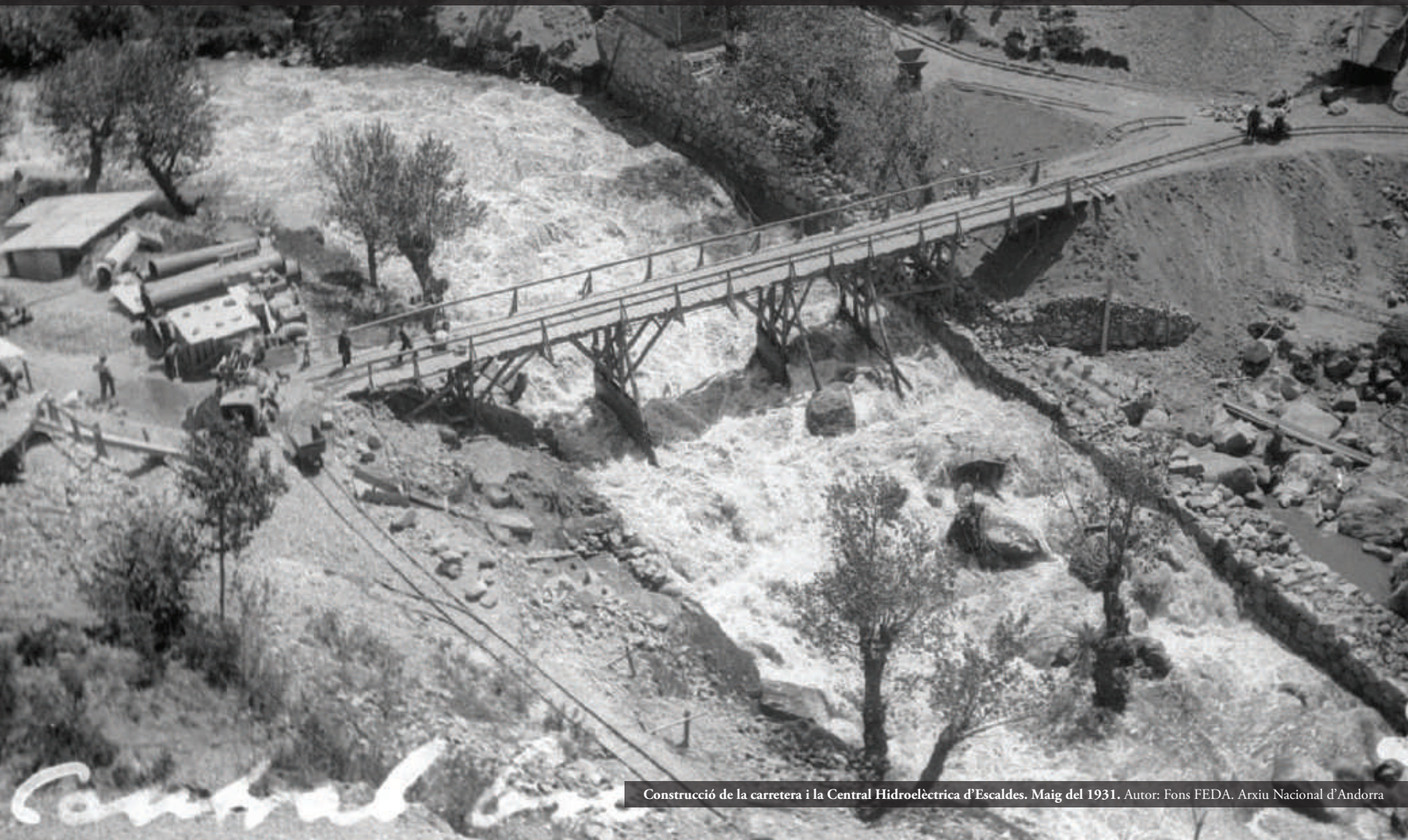
La Junta va intentar construir carreteres amb mitjans propis, duent a terme el projecte a través dels impostos, però la iniciativa va acabar en fracàs. Llavors va adjudicar a l'empresari andorrà Jaume Font la construcció d'una carretera entre Soldeu i el Pas de la Casa, i posteriorment una altra entre Escaldes i Encamp, totes elles camins de no més de tres metres d'amplada. La primera via es va enllestir l'any 1903, i la segona entre el 1904 i el 1905.

De la banda francesa, el 1910 es va inaugurar la carretera entre Ax-les-Thermes i el Pas de la Casa, mentre que del costat espanyol, el bisbe i copríncep Benlloch va aconseguir que el govern espanyol construís la carretera entre la Seu d'Urgell i la plaça d'Andorra la Vella, avui plaça Príncep Benlloch, que es va inaugurar el 1913. Aquesta carretera, gestionada pel propi bisbe, es pot considerar l'inici de la construcció d'una xarxa viària d'abast nacional.

Però la gran modernització de les carreteres andorranes la va propiciar la concessió a Forces Hidroelèctriques d'Andorra SA (FHASA), atorgada pel Consell General el 1929, després d'altres concessions fallides. Un acord que cedia l'explotació dels recursos hidroelèctrics del país a aquesta societat a canvi de la construcció de les carreteres. Concretament, havia d'encarregar-se de l'eixamplament dels traçats existents entre el Pas de la Casa i Soldeu i entre Escaldes i Encamp, i de la construcció de les carreteres d'Andorra la Vella a Escaldes, d'Encamp a Soldeu i d'Andorra la Vella a Ordino passant per la Massana.



“La construcció de les carreteres i l’electrificació van suposar un pas endavant en la modernització del país”





La societat concessionària va construir la carretera entre la capital i el Pas de la Casa, de 7 metres d'amplada, 33,2 quilòmetres i 9 ponts, entre el 1931 i el 1933. La carretera cap a Ordino, de 8,1 quilòmetres i 5 metres de plataforma, que va requerir set ponts i els tres túnels de Sant Antoni, es va construir entre el 1933 i el 1934. Les dues infraestructures van ser oficialment lliurades i acceptades per la Comissió de Control Tècnic designada pels Coprínceps el 16 de setembre de 1935.

Per executar els treballs de construcció, rehabilitació i manteniment de les carreteres, FHASA va crear una societat filial anomenada Firmas y Construcciones que donaria feina a més de 200 treballadors, la majoria de nacionalitat espanyola, una xifra que arribava al miler comptant els treballs de construcció dels salts d'aigua.

La construcció de les carreteres i l'electrificació van suposar un pas endavant en la modernització del país, el desenvolupament social i la transformació econòmica d'Andorra. La demografia va invertir la tendència i mica en mica es van començar a desenvolupar nous sectors econòmics com el comerç i el turisme.



Compactació de l'avinguda Carlemany, anys 50. Autor: Josep Alsina. Arxiu Nacional d'Andorra

Creació del Servei de Carreteres del Consell General

A partir del 1935, coincidint amb la finalització dels treballs de construcció de les carreteres, comencen anys de conflicte entre el Consell General i FHASA, fins al punt que el 5 de febrer de 1936 el Consell va acordar donar la concessió per caducada. La societat va fer cas omís d'aquesta decisió, però va deixar de pagar els cànon anuals i va pujar el preu de l'electricitat.

Durant més de dues dècades es va viure una situació d'ambigüitat en l'activitat de FHASA, ja que si bé no va deixar del tot de fer alguns treballs de conservació, el Consell General es va veure obligat a fer-se càrrec del manteniment de les carreteres, i va procedir a fer una reparació de les diferents vies durant els primers anys de la dècada dels 50, i és llavors quan les inversions a la xarxa viària comencen a ser significatives.

Aquest període també va estar marcat pels enfrontaments entre el Consell General i els serveis del copríncep francès, ja que si fins llavors les obres de les carreteres havien estat controlades per enginyers francesos, el Consell va decidir atorgar la direcció tècnica d'alguns treballs de millora al tècnic lleidatà Joan Reguant.

Durant aquests anys el Consell General també es va encarregar de l'enquitrانament de les noves carreteres, que estava fora de

la concessió. Els treballs van iniciar-se a partir de l'any 1949, després que FHASA enquitrانés el tram a l'alçada de la Central Hidroelèctrica d'Escaldes per evitar el seu deteriorament, i es van adjudicar a les empreses Sala Amat SA de Barcelona i a Albert Crègut et Fils de Nimes.

El conflicte amb la societat concessionària no va arribar al seu desenllaç fins l'11 d'agost de 1958, quan els Delegats Permanents van acordar denegar la demanda de caducitat de la concessió, prohibint que la societat construís nous salts d'aigua a banda de l'existent a Escaldes, i instant les dues parts a arribar a un acord amistós. L'acord va arribar amb la signatura d'un conveni entre el Consell General i FHASA el 31 de gener de 1959, que va ser aprovat pels Delegats Permanents el setembre del 1962.

El conveni de 1959, tot i que només estableix modificacions en la concessió inicial relacionades amb l'explotació del salt d'aigua i el subministrament d'electricitat, és interpretat per les dues parts com la finalització de les obligacions de FHASA en quant a la conservació de les carreteres.

Així doncs, a partir del 27 de setembre de 1962, data d'aplicació del conveni del 31 de gener del 1959, la conservació de la xarxa viària andorrana passa a dependre exclusivament dels Serveis Públics del Consell General.

1962,
iniciis del Servei de Carreteres...





Treballadors del Servei de Carreteres als anys 60. Foto cedida per Manel Àlvarez

Després de donar per acabada l'obligació de FHASA d'ocupar-se del manteniment de carreteres, el 27 de setembre del 1962 el Consell General es fa càrrec formalment de la conservació de la xarxa de carreteres del país.

Per aquest motiu, es decideix acabar la relació laboral amb Sala Amat SA, i es crea el Servei de Carreteres, que en l'actualitat s'anomena Àrea de Conservació i Explotació de Carreteres (COEX), i que el 2012 compleix 50 anys d'història. El primer equip de carreteres que va fundar el Consell tenia en un principi cinc xofers: Josep Sansa, Enric Ruf, Rosendo Guitart, Jaume

Forné i Anton Cadena, a més dels peons, majoritàriament andalusos, i que venien per temporada, és a dir, començaven al març-abril i marxaven a l'octubre.

Entre tots eren una cinquantena de persones que havien de tenir cura dels 70–90 quilòmetres de carreteres dels quals disposava en aquells moments el país, una xifra que contrasta amb l'actualitat, en què un equip d'una seixantena de persones pot encarregar-se de la conservació d'una xarxa viària de 270 quilòmetres, gràcies a l'evolució de les tècniques i de la maquinària.



Jaume Forné, 'el Jaki'

Eren tots 'novatos'

Jaume Forné, 'el Jaki', un dels primers xofers del Servei de Carreteres, destaca com en aquell moment eren tots 'novatos' i van començar a enquitranar les carreteres, la primera la de Sant Julià a cal Brinqué, a Fontaneda. Forné recorda que tenien d'encarregat el Salvador 'el Matxaca' que era maquinista i l'únic que tenia una mica d'idea de fer carreteres'.



Lluís Montanya

El poder dels consellers

L'estructura política d'Andorra en aquells primers anys era molt diferent de l'actual, i el poder dels consellers parroquials era molt important i influïa en les decisions, també a les carreteres.

Lluís Montanya, que va ser secretari de la Junta de Carreteres del 1962 al 1997, explica que 'llavors els consellers es feien valdre com a consellers. Tenia més força un conseller de llavors que un ministre d'ara'. Montanya recorda que 'al conseller li donava la sensació que en ser elegit pel poble tenia un poder superior, i si era una mica autoritari, s'ho feia valdre, si era un bona fe, et demanava per favor'. De la mateixa opinió és Jaume Forné, que recorda com el segon tram de carretera que van fer va ser el de la Rabassa, de l'encreuament amb Aixirivall fins a Auvinyà 'perquè hi havia més consellers a Sant Julià'. Després van fer la carretera de Ransol perquè 'allà hi vivia el segon síndic'.



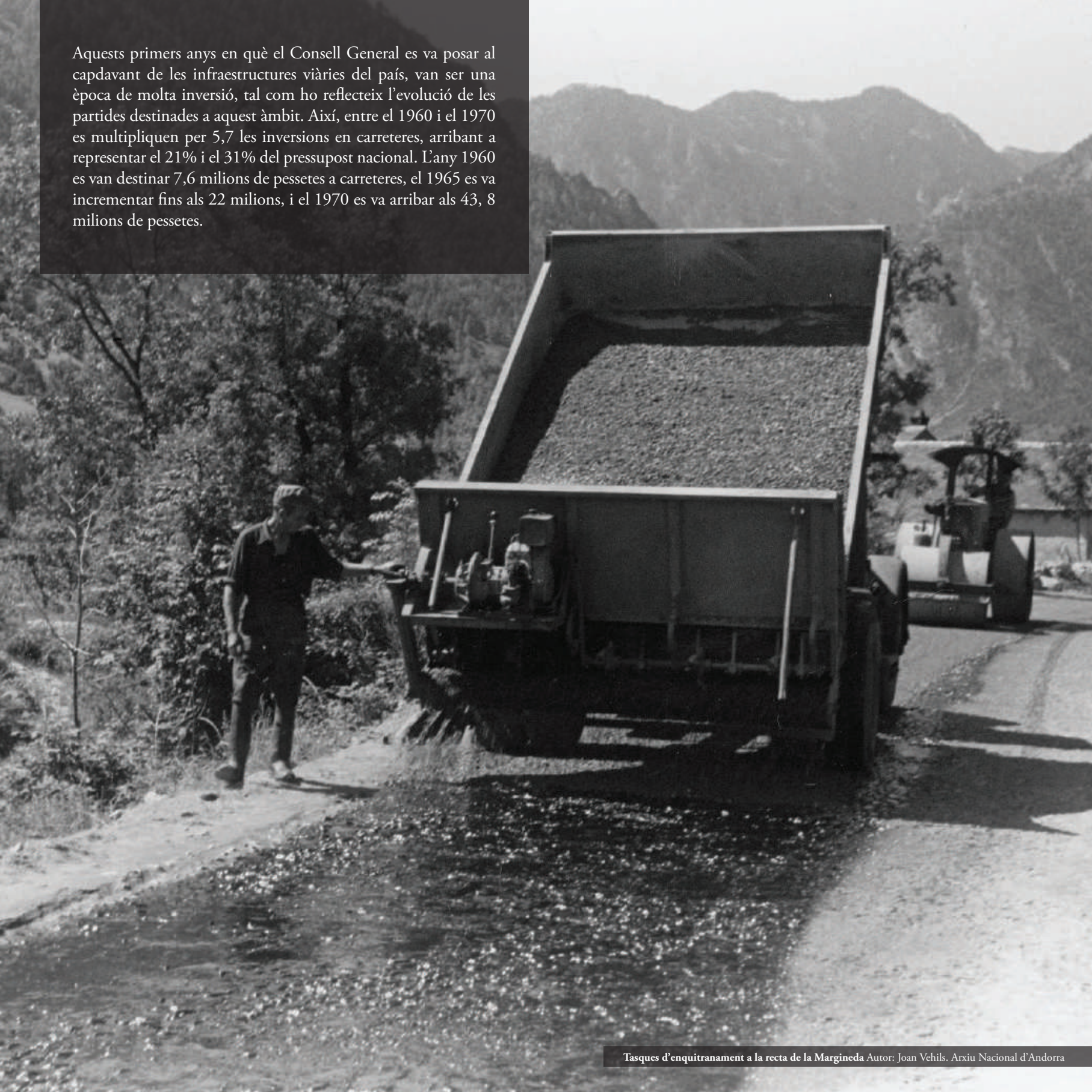
Imatge de bona part dels integrants de la Junta de Carreteres, any 1964.
Foto cedida per Lluís Montanya



El camí que passava pel costat de l'església de Sant Joan de Caselles fins als anys 30...



Aquests primers anys en què el Consell General es va posar al capdavant de les infraestructures viàries del país, van ser una època de molta inversió, tal com ho reflecteix l'evolució de les partides destinades a aquest àmbit. Així, entre el 1960 i el 1970 es multipliquen per 5,7 les inversions en carreteres, arribant a representar el 21% i el 31% del pressupost nacional. L'any 1960 es van destinar 7,6 milions de pessetes a carreteres, el 1965 es va incrementar fins als 22 milions, i el 1970 es va arribar als 43, 8 milions de pessetes.





Enric Torres 'l'Enric del Tresà'

La grava la carregàvem a forca

Un altre xofer, l'Enric Torres 'l'Enric del Tresà', que va començar el 1968, recorda la construcció de la carretera de Nagol, el maig del 1968, sense gravilladors, tot a mà. La grava es carregava amb una forca, i hi havia una brigada que anava arranjant la grava al davant, després una màquina l'aplanava i finalment una darrera brigada era l'encarregada del reg.

Un record similar té Lluís Montanya sobre el manteniment que es feia a les carreteres quan ell va entrar a treballar pel Consell, a principis dels anys 60, 'el manteniment el feien els peons de camins sense cap màquina, amb pala, pic i un carretó'.



Josep Martell 'el Jaumetó'

Aquests primers treballs a les carreteres eren tots manuals, no hi havia maquinària. Els procediments eren molt rudimentaris. Josep Martell 'el Jaumetó', un dels primers conductors, que va començar l'any 1966, rememora com per repassar les vores de les carreteres 'hi havia els peons que tenien uns cabassos de vímet, amb dos anses, l'omplien de graveta i la tiraven quan passava la màquina'.



Mereia

La carretera a l'alçada de Racons als anys 30...

La Junta de Carreteres era l'encarregada d'adjudicar els treballs per acabar de pavimentar les carreteres i d'organitzar els peoners, que eren els qui netejaven les carreteres i que provenien de FHASA, i que van passar a treballar pel Consell General. Lluís Montanya, després de tres estius treballant com a eventual, va entrar a la Junta de Carreteres com a secretari. La Junta estava formada per sis membres, un per cada parròquia i es reunia cada quinze dies. L'enginyer Joan Vehils era l'encarregat d'assessorar-la i redactar els informes sobre cada construcció que després eren valorats per la Junta.

Durant els anys seixanta és quan es projecten moltes de les carreteres que coneixem actualment. L'any 1960 es va fer

el projecte de la d'Ordino al Serrat, amb un pressupost de dos milions de pessetes, tot i que el traçat definitiu no es va aprovar fins al 1962. Precisament Joan Vehils va ser l'encarregat d'elaborar aquest i altres informes per fer reformes i ampliacions com el de la carretera de Pal al Port del Cabús, el projecte d'eixamplament de la carretera de la Massana a Arinsal, els plànols d'urbanització d'Escaldes o els de la carretera de Meritxell, que es va inaugurar el 8 de setembre de 1962. Durant aquest període també es va construir el tram d'Arinsal fins a peu de pistes.

El creixement de la xarxa viària va en paral·lel amb el desenvolupament econòmic i demogràfic del país, perquè



...i actualment. Autors: Fons FEDA (Arxiu Nacional d'Andorra) i COEX

un sense l'altre no haguessin tingut sentit ni haguessin permès arribar a l'Andorra que coneixem en l'actualitat. La construcció de carreteres no s'atura i el 1965 el Consell General aprova un conveni amb el Comú d'Andorra per construir la carretera des de la Comella fins a Engolasters. Posteriorment, l'any 1969 es construeix el tram de carretera del Serrat fins als llacs de Tristaina, i la xarxa viària ja assoleix una extensió de 200 quilòmetres.

L'extensió territorial d'Andorra és la que és i ja a principis dels anys setanta es van començar a veure els primers senyals de col·lapse de les carreteres en moments puntuals d'afluència

viària. Un col·lapse que s'ha intentat pal·liar amb diverses solucions i actuacions a la xarxa viària al llarg dels anys, sempre tenint en compte l'especial orografia d'Andorra.

L'ordenació viària del país sempre ha estat una de les preocupacions dels diferents Governos, com ho demostra l'encàrrec de diversos plans viaris, com el de l'enginyer Adellach, a mitjans dels anys setanta, o el pla projectat durant el Govern d'Òscar Ribas, a principis dels vuitanta, que ja preveia la circumval·lació entre Andorra la Vella i Escaldes-Engordany, o el desdoblament de la carretera que va des de la frontera hispanoandorrana fins a Sant Julià.

Els equips de conservació i manteniment

Un cop es va acabar amb l'enquitranament de les principals vies de comunicació, es va començar a pensar en la conservació i és quan es van crear els equips de manteniment de carreteres. És en aquest moment quan Lluís Montanya i Antoni Pintat, llavors conseller de Serveis Públics, dissenyen el pla per crear aquests equips, que seran la base del Servei de Carreteres.

El Servei de Carreteres es va estructurar en quatre equips: enquitranament, picapedrers, sanejament i pintura.



Manuel Baldomero
'el Manolo'

Picapedrers

Aquest equip s'ocupava de construir i refermar els murs de sosteniment de les carreteres. Els murs es feien amb personal picapedrer, professionals vinguts de Galícia, que tal com explica l'encarregat del magatzem, Manel Picart, eren 'molt bons' i per demostrar-ho, afegeix que 'de tots els murs que van fer, no n'ha caigut cap'. La senyalització, en aquests primers anys en què el Consell s'ocupava de la conservació, era escassa i entre moltes altres tasques, l'equip de carreteres es dedicava a posar senyals, col·locar tanques de protecció i fer murs. Així ho recorda Manuel Baldomero 'el Manolo' que va entrar a treballar l'any 1966 com a picapedrer, i explica que es van millorar les barreres de protecció perquè fins llavors 'hi havia uns pals de fusta i a les corbes els camions havien de fer maniobres perquè no passaven'.



Màquina per a la pavimentació. Autor: Família Miravet

Enquitranament

Aquest equip s'encarregava de fer els tractaments superficials de les carreteres, per la qual cosa fabricaven ells mateixos el material, l'anomenat aglomerat en fred. De fet, és important assenyalar que la decisió de crear els equips implicava començar de zero muntant tot l'entramat per fer el treball. S'havia de comprar maquinària i per això es va demanar consell a un enginyer de Ponts et Chaussées de Sallagosa, que va recomanar comprar una compactadora de la casa Richier per completar l'enquitranament. A més, també va assessorar la Junta sobre el material que necessitaven i com s'havien de fer les subhastes per comprar el quitrà a empreses espanyoles i franceses.

Sanejament i pintura

D'altra banda, l'equip de sanejament s'encarregava de la neteja de les cunetes, talussos i passos d'aigua així com de la retirada d'aterraments i esporgada de branques, mentre que l'equip de pintura s'ocupava de marcar les carreteres i el manteniment de les baranes de ponts i repintat, i la col·locació de pals de neu.



Treballadors de la pedrera de la Massana, liderats per Alexandre Lluelles 'el Cando'. Anys 60. Foto cedida per Manel Álvarez

La Pedrera: una feina pràcticament manual

Quan es va aconseguir el quitrà i la maquinària, el Servei de Carreteres va començar a explotar la pedrera de la Massana, que havia deixat l'empresa Sala Amat. La grava i la sorra per l'enquitranament es feien amb maquinària comprada a Espanya, i el quitrà, durant molts anys, es va portar de la ESSO de Tolosa.

Lluís Montanya recorda que a la pedrera de la Massana la major part de la pedra passava per la piconadora i després s'havia de trossejar amb els martellets 'amb unes ulleres de tela mosquera' per protegir-se. Els treballadors es posaven 'unes genolleres i proteccions com els futbolistes', perquè 'si et tocaven els trossos

et feien ferida'. Les eines no eren com les d'ara, es treballava amb un martellet que 'pesava molt, amb un mànec de metre i mig de llarg i flexible'.

Durant tot l'hivern es feia la grava per enquitranar a l'estiu, que es distribuïa en diverses parcel·les repartides pel territori, on s'emmagatzemava. Durant l'hivern es feien les previsions dels llocs que s'havien d'enquitranar i el material que es necessitava, de manera que es repartia pels diferents magatzems que hi havia ubicats a tot el territori i així, al moment de fer l'enquitranament, s'evitava haver de travessar el país.



Tasques d'enquitrانament als inicis del Servei de Carreteres ...



Dedicació a la feina malgrat les mancances



Un dels treballadors del Servei de Carreteres, Antoni Olm, asfaltant la recta de la Margineda el 1974. Foto cedida per Antoni Olm



Antoni Olm 'Ton del Casalé'

Es va guanyar l'admiració de tothom

Antoni Olm 'el Ton del Casalé' va començar a treballar al Servei de Carreteres com a xofer de l'equip d'enquitrament amb un camió Berliet, però ben aviat va passar a l'equip de picapedrers on era l'encarregat d'aprovisionar-los de material per poder fer les tasques de refeció de murs, reparació i col·locació de barrera de seguretat, etc.

Les tasques de conservació, però, les alternava amb les de xofer del camió saladora que feia la ribera de Sant Julià de Loria. Era l'únic xofer que vetllava perquè les carreteres de tota la parròquia laurediana estiguessin netes per les possibles gelades, tot un model a seguir per les noves generacions del COEX i que, sens dubte, es va guanyar l'admiració de tothom.

Els primers anys van ser durs. Estava tot per fer i els mitjans tècnics no eren els que hi ha actualment. La majoria dels treballadors que van passar pels equips de carreteres i de neu, destaquen, però, que aquesta manca de mitjans va fer que es busquessin solucions a problemes que semblaven impossibles de resoldre.

Malgrat les mancances tècniques i de coneixements, hi ha una cosa que tots els qui en un moment o altre han passat pels equips de carreteres o de la neu destaquen: la capacitat de sacrifici dels treballadors, la voluntat de servei públic. Una actitud que es tradueix en una dedicació absoluta a la feina, fent les hores que fessin falta, i en un sentiment d'equip, que si bé ara també es pot trobar, té unes connotacions diferents. I és que les dificultats,

uneixen, i els primers temps van ser difícils, per tothom, pels treballadors i pels qui els manaven.

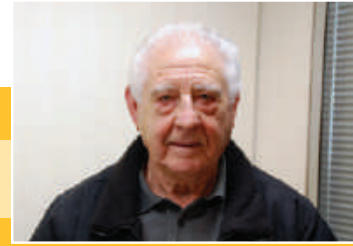
Les condicions per entrar a treballar a l'equip de conservació eren molt diferents a les d'ara. Als inicis, no es demanava tanta formació ni experiència. Els coneixements s'adquirien amb la pràctica diària.

Les dures condicions de treball feien que la confiança en els companys de feina fos un element clau per al dia a dia. La cohesió de l'equip es basava en aquesta bona entesa i el gran volum de feina que hi havia, feia que fos necessari trobar persones disposades a treballar les hores que fes falta i que sabessin resoldre els problemes quan sorgien.



Enquitrament de la recta de la Margineda, any 1972.
Foto cedida per Antoni Olm Sirés

Manel Picart



La dedicació a la feina, una constant als inicis

Aquesta plena dedicació a la feina, tan comú en la majoria de treballadors del Servei de Carreteres, es pot exemplificar en la persona de Manel Picart, l'encarregat del magatzem d'Engordany. Picart controlava l'arribada i la sortida dels treballadors i de tot el material, ja que el magatzem funcionava com un centre de control, on se centralitzava tot a través de l'emissora, es feia el control dels estocs, i es gestionaven totes les incidències i les necessitats de personal i material per a les diferents tasques. Manel Picart explica que sempre va fer la feina molt a gust, 'era com casa meua' i que no tenia horaris.

Anys 80

Als anys vuitanta, el Servei de Carreteres, que depenia de la Conselleria de Serveis Públics del Consell General, continuava funcionant amb equips de treball. Càndid Lluelles 'el Cando' era l'encarregat de l'equip d'enquitrانament, Vicenç Baró liderava la brigada de sanejament, Manuel Baldomero 'el Manolo' era l'encarregat de l'equip de picapedrers, i Jordi Claret del de pintura. L'encarregat general era Antoni Cadena 'el Cadena', i el servei es completava amb el taller mecànic encapçalat per Antoni Ribas 'l'Antonio', l'encarregat del magatzem d'Engordany Manel Picart, i tota la brigada de treta de neu liderada pel Joan Puigcernal 'el Jan' i l'Antoni Torres 'el Ton del Tresà'.

La bonança econòmica es va traduir en escassetat de mà d'obra

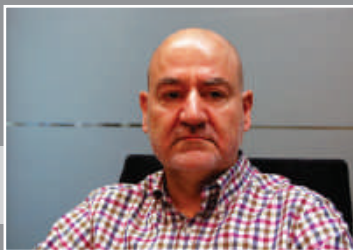
Lluís Montanya explica que 'mentre hi va haver escassetat, trobaves gent per fer tots els treballs' però que 'quan va començar l'eufòria de poder anar en cotxe i algun propietari vendre's els terrenys i anar-se'n de vacances, es va acabar el personal'. Aquesta època de bonança econòmica va motivar que el Consell, que es fornava de gent d'Andorra, hagués de contractar empreses 'perquè ningú se'n volia encarregar'.



Josep Escaler

Tot amb mitjans propis

Josep Escaler va ser coordinador de Serveis Exteriors del 1985 al 1988. De la seva època al capdavant del Servei de Carreteres recorda que encara es feien totes les tasques amb mitjans propis, fins al punt que la brigada d'enquitrانament es fabricava el seu propi aglomerat en fred per reparar el ferm de les carreteres. Posteriorment es va veure que era poc eficient i es va passar a adquirir l'aglomerat asfàltic.



Manel Riera

Uns treballadors molt entregats a la feina

Manel Riera va ser el responsable de Serveis Exteriors entre els anys 1988 i 1991. D'aquella època destaca que el personal de les brigades era molt abnegat, ja que quan hi havia una emergència tothom responia molt bé, fos l'hora que fos, i que per tant no calia cap sistema de guàrdies, perquè els treballadors feien la feina per vocació. Riera també va ser l'impulsor de les primeres reclamacions dels danys a la via pública, per reclamar les despeses dels desperfectes en cas d'accidents. En un principi, recorda que va costar que el sistema judicial s'hi adaptés, però mica en mica es va convertir en un hàbit.

Del manteniment de les carreteres al desenvolupament de les infraestructures

L'evolució de la societat i el creixement demogràfic i econòmic d'Andorra va implicar un canvi en la planificació viària per adaptar-se a les noves necessitats. Ja no n'hi havia prou amb fer un manteniment de les carreteres existents sinó que s'havia de pensar en construir unes infraestructures a l'alçada del que requeria la nova realitat d'una Andorra que va passar d'una economia de subsistència a una economia basada en el comerç i el turisme.

Un testimoni d'excepció d'aquesta evolució va ser Eron Estany, que el 1978 va entrar com a director de les obres públiques del Consell General, i fins al 2011 va ocupar diversos càrrecs sempre vinculats al Ministeri d'Ordenament Territorial. Estany recorda com al principi 'no hi havia diners i s'intentaven mantenir les carreteres'.

Poc a poc, però, es va anar ajustant l'Administració, primer amb personal i després amb recursos, que en els darrers anys s'han multiplicat considerablement i s'han utilitzat, a part de per mantenir carreteres, per millorar-les construint nous viaductes, etc.

La gran implicació dels primers treballadors del Servei de Carreteres s'ha anat mantenint al llarg dels anys, tot i que adaptant-se a les necessitats i a les noves reglamentacions que han anat apareixent.



Eron Estany

Molta despesa i un alt cost de manteniment

La situació de bonança va provocar, segons el director d'Obres Públiques a partir del 1978, Eron Estany, que es gastessin molts diners en infraestructures, pensant que 'els ingressos serien indefinits' i que es podria mantenir el nivell de despesa. Però la realitat ha posat de relleu que 'els ingressos han minvat i el cost de les infraestructures s'ha mantingut'.

La xarxa viària ha millorat considerablement en els darrers anys, però això també ha implicat un augment dels costos de manteniment. De fet, Eron Estany, afirma que 'menys mal que encara no s'ha fet tot el que havíem planificat en el pla sectorial de noves infraestructures a 30 i 40 anys i només se n'ha fet un 20%, perquè això ja ha generat un endeutament important al Govern'.



El novembre de 1982, les fortes pluges registrades a Andorra i els voltants, van fer desbordar el Segre i el Valira, ocasionant unes inundacions que van obligar a evacuar pobles sencers i que van provocar diverses víctimes mortals i nombroses destrosses materials.

Josep Babot va ser un dels conductors que va ajudar en les tasques d'evacuació dels hotels afectats per la riuada del 1982. Autor: SFG. Arxiu Nacional d'Andorra

Les emergències formen part del dia a dia del Servei de Carreteres, que està preparat per fer-hi front. Al llarg dels anys l'equip ha hagut d'intervenir en multitud d'urgències, però n'hi ha que es mantindran en l'imaginari col·lectiu per la magnitud del desastre, el que va ser i el que hagués pogut ser. Precisament als anys 80 se'n van produir dues que van posar a prova la coordinació i la implicació de l'equip: els aiguats del 1982 i l'esllavissada de la pedrera de la Massana el 1987.

Durant la riuada, els equips de carretera no van poder fer res perquè es van quedar del tot incomunicats. De fet, mentre hi va haver aigua, l'única màquina del Servei de Carreteres que va poder treballar va ser la Michigan traient gent dels pisos amb la pala. La

feina de manteniment va venir després de la riuada, quan va baixar l'aigua i es va veure l'abast de les destrosses.

L'octubre de l'any 1987 es va despendre la pedrera situada a la carretera de la Massana, abans dels túnels de Sant Antoni. L'esllavissada va afectar un vehicle provocant víctimes mortals, i va malmetre la CG3, que va estar tallada durant uns mesos, per la qual cosa es va haver d'adequar la pista de Beixalís. El Servei de Carreteres va treballar per refer totalment la calçada i per assegurar la zona, d'on durant les hores posteriors continuaven caient rocs. Després d'aquest incident, es va decidir tancar la pedrera i prohibir-ne l'obertura de cap més, de manera que la grava es va començar a importar dels països veïns.

Als anys noranta, dels primers equips que formaven el Servei de Carreteres, es va passar a una estructura dividida en dues unitats: la Unitat d'Explotació, i la Unitat de Manteniment de Carreteres de la qual depenien els equips de cunetes, escombrat, picapedrers, pintura i taller mecànic. Els dos equips depenien de l'Àrea de Conservació i Explotació de Carreteres, que estava dins del paraigües de Serveis Exteriors, juntament amb el Cos de Bombers i el forn crematori, liderats per Josep M. Huertas. Més tard, es va crear la secretaria de Medi Ambient, que va assumir la responsabilitat del forn, i Bombers va passar a dependre directament d'Ordenament Territorial per passar posteriorment al Ministeri d'Interior.

L'actual cap d'Àrea de Conservació i Explotació de Carreteres (COEX), Jordi Garcia, explica que a mesura que la gent s'anava jubillant, costava més trobar personal qualificat, que tingués el sentiment de servei al públic, perquè a l'Administració els sous eren més baixos. La majoria dels fundadors de l'equip de carreteres van anar donant pas a les noves incorporacions, que van provocar un canvi en el perfil dels empleats, que fins llavors havien estat persones del país, sobretot de les parròquies altes i provinents de la societat més tradicional.

La millora de la xarxa viària no ha evitat, però, que alguns fenòmens naturals afectessin les carreteres i posessin a prova els recursos del país, tant humans com materials. Dels anys 90, tant Josep Maria Huertas com Jordi Garcia recorden especialment la torrentada del riu Aixec. L'agost del 1996 es va produir una gran tempesta a la zona dels Cortals d'Encamp que va provocar el desbordament d'aquest riu. La força de l'aigua va arrossegar rocs i fang i va inundar tota l'avinguda que transcorre pel centre d'Encamp. Es va haver de desviar el trànsit de la CG2 pel Coll d'Ordino, i el Servei de Carreteres, juntament amb empreses privades, va haver de treballar tota la nit per netejar el llot acumulat, així com l'ull del pont perquè l'aigua tornés al llit del riu.



Josep Maria Huertas

Evolucionant cap a la subcontractació

Josep Maria Huertas, que va estar al capdavant de l'Àrea de Conservació i Explotació de Carreteres entre el 1991 i el 2005, explica que de l'estructura autosuficient que s'havia anat mantenint per cobrir totes les tasques de carreteres, es va anar evolucionant cap a la subcontractació de les obres més importants a les empreses privades que anaven sorgint. En aquest sentit, es va començar a demanar la col·laboració d'empreses del país per dur a terme tasques com la senyalització horitzontal o la col·locació de barreres de seguretat, amb l'objectiu d'estalviar costos directes de funcionament potenciant la inversió.



L'agost del 2008 el desbordament del riu Runer va causar importants destrosses a les dependències de la duana. Autors: COEX

L'any 2005, fruit d'una reorganització dins del Ministeri d'Ordenament Territorial, es va crear el Departament de Mobilitat i Explotació de Carreteres dirigit per David Palmitjavila, promotor de la nova imatge corporativa del COEX, amb l'objectiu que 'tots els agents possibles en qualsevol actuació a la carretera s'unissin per funcionar millor', tal com indica Jordi Garcia. El Departament comptava amb tres àrees: la de Conservació i Explotació de Carreteres, la de Mobilitat i Seguretat Viària i, més tard, la d'Ocupacions Regulars a la Via Pública, amb tres comandaments: Jordi Garcia a l'Àrea COEX, Jaume Castells a Mobilitat i Jaume Bonell a la d'Ocupacions. Finalment, vist el volum de feina que generava el COEX, es va decidir reorganitzar aquesta àrea i crear tres unitats: la de Conservació, la d'Explotació i el Taller Mecànic, que és l'estructura que es manté avui en dia.

Actualment, tot està més protocol·litzat, i la feina es reparteix entre tots els departaments implicats. La coordinació entre tots els efectius és clau per al bon funcionament i per donar resposta a unes necessitats que s'han incrementat exponencialment en els darrers anys. Unes necessitats que van unides a l'exigència de la societat, que vol uns serveis de qualitat. Uns serveis que requereixen una planificació acurada, per poder actuar en casos imprevistos, sense descuidar el dia a dia.

La planificació passa per tenir un pla de treball anual i plans directors a cinc i deu anys. El pla anual conté les activitats programables i les no programables. Les primeres inclouen tot allò que es pot programar en el temps: neteja de cunetes, de vorals, les campanyes de col·locació de barrera, la implantació de senyalització, etc. Les no programables són aquelles urgències que apareixen al llarg de l'any i que desquaden tota la planificació com podrien ser les nevades importants, branques caigudes, torrentades, riuades, accidents, neteja de rius i de torrents, etc.

La bona coordinació fa que les tasques que es fan des del COEX no se solapin amb les dels Bombers, perquè tal com indica Jordi Garcia, 'Bombers és un cos que està en permanència, físicament, mentre que el COEX estem a disponibilitat'. De fet, sota el paraigua de Protecció Civil s'ha signat un protocol

Dels primers equips a la creació del COEX



Jordi Garcia

La coordinació de tots els equips és la clau

Jordi Garcia, que va començar al 1991 com a Cap de la Secció de Manteniment de Carreteres i que actualment és el cap de l'Àrea COEX, destaca que la coordinació entre tots els equips és clau per al bon funcionament i per donar resposta a unes necessitats que s'han incrementat exponencialment en els darrers anys. La societat actual és més exigent i reclama uns serveis de qualitat que requereixen una planificació acurada per poder actuar en casos imprevistos o d'emergències, sense descuidar el dia a dia. També comenta que tot i els canvis en la metodologia de treball, encara perdura aquell sentiment de dedicació heretada dels pioners del Servei de Carreteres.

entre Bombers, COEX i Policia que garanteix l'optimització de recursos i la bona atenció en cas d'una emergència. Així, quan hi ha una intervenció, se centralitza a través del Centre Nacional del Trànsit (CENATRA), que passa la trucada a la Policia i els Bombers, que surten junts, i valoren la situació per si cal requerir els serveis del COEX amb el seu personal i maquinària especialitzada.

Aquesta evolució constant en benefici de l'optimització de recursos i la coordinació entre tots els equips, ha fet que la resposta davant els imprevistos cada cop sigui més ràpida i eficient, tal com ho demostren les actuacions dutes a terme en incidents com el de l'esllavissada de la Massana i la inundació de la duana pel desbordament del riu Runer, tots dos de l'any 2008.

El gener del 2008, 4.000 metres cúbics de roques i terra es van despendre sobre la carretera CG3 entre la Massana i Ordino, sepultant diversos cotxes aparcats i obligant a desallotjar un edifici contigu. El COEX va participar amb la seva maquinària en els treballs de neteja de la calçada, treballant dia i nit durant dos dies fent torns sense parar. Les tasques es van allargar i van ser més lentes de l'habitual perquè no se sabia si hi havia víctimes, cosa que es va descartar amb el rastreig dels gossos de rescat.

L'agost del mateix any, les fortes pluges van ser les causants del desbordament del riu Runer, que va arrossegar fins a les dependències de la duana una gran quantitat de troncs i fang. Hi van treballar el 100% d'efectius del COEX amb diversa maquinària, juntament amb la resta de cossos de seguretat del país, per poder reobrir tan aviat com fos possible el pas fronterer.

Així, un altre dels episodis destacats va ser l'esllavissada de Racons del juny del 2009, que va tenir lloc un divendres a la nit quan un roc de 60 metres cúbics, possiblement a causa d'un llamp, es va despendre des d'una alçada considerable del Roc del Quer i va impactar a la carretera CG2 desintegrant-se en centenars de petites roques que van afectar un tram de 50 metres de via. La carretera va estar tallada tot el cap de setmana, i a partir del dilluns es va fer pas alternatiu durant uns dies més.

El COEX va participar en les tasques de neteja de la calçada amb una desena d'efectius i amb dues pales i una retroexcavadora. Un dels moments més difícils va ser just després de produir-se el desprendiment, ja que com que era de nit no es veia res i no es va poder treballar amb seguretat fins l'endemà.

Actualment el COEX està format per tres unitats: la de Conservació de Carreteres, la d'Explotació de Carreteres i la del Taller Mecànic. En total, en formen part 61 persones. D'aquestes, 38 corresponen a conductors, operaris especialitzats i operaris amb els seus comandaments, i els 23 restants s'hi afegeixen durant la temporada d'hivern, en la seva majoria conductors de les màquines llevaneu, que es dediquen en exclusivitat a la viabilitat hivernal.



Jordi Piñero

El risc és inevitable en un país de muntanya

Tal com destaca Jordi Piñero, cap de la Unitat de Conservació de Carreteres des del 2006, l'equip està els 365 dies de l'any de guàrdia amb torns setmanals de 10 persones per tal d'estar preparats per fer front a qualsevol incidència. Piñero assegura que pel fet de tractar-se d'un país de muntanya, sempre existeix el risc que es puguin produir desprendiments o esllavissades, sobretot quan fa mal temps.



El juny del 2009, el despeniment d'un roc va malmetre la CG2 a l'alçada de Racons. Autor: COEX



La trentena de treballadors de la Unitat de Conservació de Carreteres s'encarrega de mantenir en les millors condicions possibles la xarxa viària, ja sigui treballant en la conservació de les infraestructures existents (paviment, barreres de protecció, neteja, desbrossament de cunetes, etc) o en l'explotació de les vies (senyalització, seguiment de les obres) amb la cinquantena de màquines de què disposen entre pales carregadores, camions, retroexcavadores i escombradores. Una feina que van començar els primers pioners als anys 60 i que ara, amb més recursos i infraestructures, continua l'actual plantilla del COEX amb moltes més facilitats però amb el mateix sentiment d'entrega i servei públic.

Així, l'encarregat de la brigada de manteniment de cunetes i refecció de fermes, Pere Cañas, destaca que es treballa tant

per fer front al deteriorament de les vies com per solucionar els desperfectes ocasionats per accidents de trànsit o desastres naturals. Actualment, les tasques es fan amb molta més maquinària, i adaptant-se molt més a les normatives i a la modernització de la xarxa viària.

Igualment, l'encarregat de l'equip de senyalització, Ramon Roig, explica que tot i que no és una feina molt visible, al darrere hi ha un treball dur i de moltes hores per instal·lar, netejar i renovar la senyalització, refer i desbrossar les cunetes, reconstruir trossos de murs, etc. Roig afegeix que les característiques pròpies del país aporten certes peculiaritats o treballs suplementaris, com la col·locació i conservació dels pals de neu, les tasques de picar i retirar el gel que es forma als vorals, o el fet que les cunetes s'hagin de netejar manualment a causa de les seves reduïdes dimensions.



Treballs de col·locació de barrera. Autor: COEX



Treballs de manteniment de senyalització. Autor: COEX



Agustí Balaguer 'l'Agustèn'

L'Agustí Balaguer era torner de professió, tot i que primer va començar de xofer netejant el Port d'Envalira amb l'Andreu Claret. Ell mateix recorda que quan el Consell General va fer-se càrrec de la neteja del Port, l'any 1964, ell ja treballava al Servei de Carreteres, ja que va fer dos anys de xofer i després 30 anys de mecànic. Tothom que va treballar amb ell recorda que era molt bon torner, ja que sabia fer qualsevol peça que li demanessin.



Treballs de manteniment de vehicles a les instal·lacions del Taller Mecànic. Autors: COEX

Taller Mecànic

Al llarg dels 50 anys de vida del Servei de Carreteres, el Taller Mecànic ha estat un dels seus puntals, que ha donat suport tant a l'equip de conservació com al de treta de neu. Antoni Ribas 'l'Antònio' va ser el primer encarregat del taller mecànic, i destaca que al principi van haver de fer algunes màquines llevaneu a mida, i que era habitual que es fabriquessin les peces de recanvi amb mitjans propis, per poder fer les reparacions el més aviat possible.

Històricament, el Taller Mecànic estava situat a la zona de l'antic forn incinerador, i a la tardor del 1995 es va traslladar a les noves dependències de l'Àrea de Conservació i Explotació de Carreteres que se situen a l'antiga plaça de toros d'Andorra, anomenada Base COEX d'Andorra la Vella.

Actualment, el taller disposa de quatre mecànics i un cap, el Miquel Mas. S'encarreguen de les reparacions i del



Miquel Mas

Miquel Mas, que va incorporar-se a l'equip del COEX el 1994 i que és l'actual cap del Taller Mecànic, explica que el procés de manteniment de la maquinària que es fa al taller és molt acurat, sobretot per la corrosió que produeix la sal, i permet allargar els anys de vida de les màquines i disposar així de vehicles amb 30 anys de servei i en perfecte estat. De fet, destaca que sempre que professionals del sector de França o Espanya han visitat les instal·lacions del taller, s'han quedat sorpresos del bon estat del parc de maquinària de l'Àrea COEX.

manteniment de la maquinària destinada a la viabilitat hivernal i a la conservació de carreteres amb un total de 86 vehicles. Durant l'hivern, entre el 15 de novembre i el 30 d'abril, els mecànics estan disponibles les 24 hores per poder reparar les màquines llevaneu, ja sigui a la mateixa carretera, mitjançant els dos vehicles amb taller mòbil, o al taller. Per aquest motiu, es treballa amb una previsió d'estoc de les peces que més s'espatllen, com ara els components de les pales i les saladores.

A diferència dels països de l'entorn, les màquines llevaneu, que fan entre 8.000 i 10.000 quilòmetres per temporada, circulen amb claus que s'injecten als pneumàtics per evitar la col·locació de cadenes, que generen més inconvenients. Durant tot l'any s'encarreguen de les reparacions i del manteniment dels vehicles de conservació i explotació de carreteres, dels vehicles del Cos de Bombers que són una seixantena, així com també els 253 vehicles del Parc Mòbil.

*La treta de neu:
un compromís de país*





Tasques de treta de neu al Cap del Port d'Envalira, anys 60. Autor: Fèlix Peig. Arxiu Nacional d'Andorra

El manteniment de les carreteres a Andorra sempre ha estat marcat per l'especificitat del clima del país, que fa que s'hagi de comptar amb una tasca complementària: la retirada de la neu i el glaç de les carreteres per evitar que les nevades hivernals les facin intransitables.

Amb la construcció de les primeres carreteres als anys 30, la treta de la neu es feia manualment, amb l'ajuda de pales, i el tram del Port d'Envalira, que sempre ha estat el més conflictiu pel fet de tenir una altitud de poc més de 2.400 metres, es tancava durant tot l'hivern i no es començava a netejar la neu acumulada fins al juny.



Tasques de treta de neu al Cap del Port d'Envalira als anys 60.
Autor: Jaume Bonell Casal

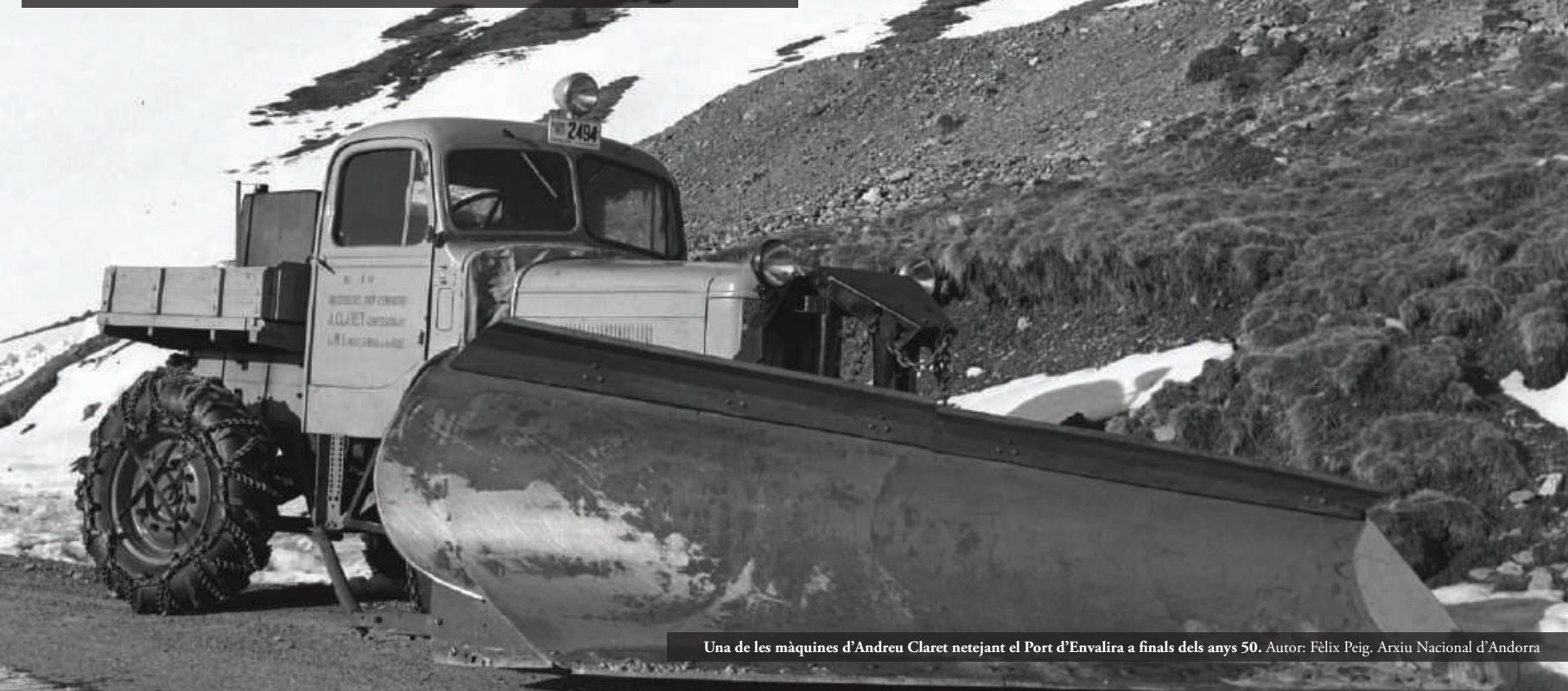


Josep Babot 'el Pep del Jep'

Cada dia un tros, a cop de pales

Josep Babot 'el Pep del Jep', recorda que als anys 40 l'havien contractat a l'hivern per obrir des d'on hagués nevat, habitualment des del Torrent Pregó, entre Encamp i Meritxell, i fins a Soldeu. No era fins al mes de juny que s'obria tot el Port d'Envalira fins al Pas de la Casa. 'Sortíem a les 7 del matí de Canillo amb un camió, i cada dia un tros, a cop de pales'. Babot continua relatant que ells obrien fins al Cap del Port i que eren els serveis del Departament de Ponts et Chaussées francès els que netejaven de l'altre costat, amb l'ajuda de la seva màquina, que permetia eliminar les grans congestes que s'havien format al Port. En aquell temps, Babot recorda que Andorra només disposava d'una màquina llevaneu, llavors coneguda amb la terminologia francesa chasse-neige. Pertanyia a FNASA, que el 1936 va instal·lar un dispositiu llevaneu a un dels seus vehicles per facilitar la neteja del Port, davant la por de passar un hivern d'incomunicació amb Espanya a causa de la guerra civil que havia acabat de començar. Més tard, l'aparell es va cedir al Consell General i va ser destinat durant un temps a l'obertura de la carretera d'Andorra a Ordino.

Andreu Claret, que va ser conegut com 'l'home de les neus', era un refugiat republicà de la guerra civil espanyola nascut a Súria i que havia viscut un temps a França, que va convèncer el Consell General per tal que li atorgués la concessió, inicialment a canvi de poder cobrar un peatge pel pas de vehicles i mercaderies, i posteriorment, com que aquests ingressos no eren suficients per cobrir les despeses, a canvi d'una subvenció de 3,5 milions de pessetes anuals que li atorgava el Consell General.



Una de les màquines d'Andreu Claret netejant el Port d'Envalira a finals dels anys 50. Autor: Fèlix Peig. Arxiu Nacional d'Andorra

Amb el creixement del Pas de la Casa i la instal·lació del primer telesquí, que va propiciar una incipient arribada de turistes, el Consell General va veure necessari acabar amb l'aïllament entre Andorra i França que es produïa durant tot l'hivern.

Durant la dècada dels 50 hi va haver diversos intents d'adjudicar la neteja de la carretera durant els mesos de neu, i fins i tot una iniciativa que comptava amb la implicació d'un grup de comerciants del Pas de la Casa que assumien una part de les despeses de l'obertura del Port. A finals de l'any 1956, la Junta de Carreteres va arribar a signar un contracte amb un empresari francès, però es va rescindir al maig de l'any següent. Finalment, el Consell General va convocar un concurs públic i es va nomenar a Andreu Claret concessionari de la neteja del Port d'Envalira el 7 de desembre de 1957.

L'empresa d'Andreu Claret va comprar maquinària, va contractar diversos xofers i va establir un punt de control per cobrar el peatge. Molts d'ells, quan es va acabar la concessió, al cap de set anys, van passar a treballar per l'Administració, com és el cas del Joan Puigcernal 'el Jan', el Josep Duedra 'el Conxa', el Josep Torres 'el Telarany', l'Antoni Ribas 'l'Antònio', l'Agustí Balaguer 'l'Agusten', o el Jaume Forné 'Jakí'.

Durant aquests anys amb Andreu Claret al capdavant, l'equip de treta de neu va treballar en condicions molt dures i sense horaris, i fins i tot es va arribar a establir una mena de competició amb l'equip francès per arribar abans al Pas de la Casa. D'aquesta manera, també es va aconseguir incentivar que els francesos obrissin el tram de la RN20 d'accés a Andorra durant l'hivern.



Netejant el Port d'Envalira als anys seixanta.
Autor: Jaume Bonell Casal

Dels anys treballant per Andreu Claret, Jaume Forné 'el Jakí' recorda que van ser temps difícils perquè no anaven ben equipats pel fred, les màquines eren d'ocasió o reconvertides, no tenien calefacció, i dormien al Refugi d'Envalira o al Refugi del Cap del Port, on el dia que feia borrufa 'teníem dos dits de neu sobre la manta dins de l'habitació'. A més, la seguretat laboral no era com la d'ara, ja que havien de fer reparacions a temperatures extremes, i 'ens havíem de tenir molta confiança l'un amb l'altre'.



Visita del director general espanyol de carreteres, als anys seixanta, acompanyat per Lluís Montanya, Andreu Claret, i el senyor Pereira del Refugi de Fray Miquel.
Autor: Fèlix Peig. Arxiu Nacional d'Andorra



El Joan Puigcernal 'el Jan'

La maquinària

El Joan Puigcernal 'el Jan' explica que en l'època del Claret tenien una turbina; dos Dogdes, un equipat amb una pala de punta i l'altre amb la pala lateral; dues carolines; i una pala articulada que li deien 'la marabunta', que tenia un eix gran i s'obria en tises per la banda de darrera, i que una vegada, sota el revolt de la Gavatxa, fins i tot es va trencar l'eix central i la pala.



Josep Torres 'el Telarany'

Era el més difícil del món

Josep Torres 'el Telarany' recorda que quan van començar a netejar el Port el 1957 pel Claret eren sis, i ell portava una màquina Unimog que li recordava 'a les que portaven els americans o els russos quan van anar a la Lluna'. La feina era molt dura, no tenien horari, no hi havia prou màquines, la carretera era dolenta i no estava marcada, 'era el més difícil del món', assegura. Després, 'poe a poe tot es va anar normalitzant'. Torres va ser un dels treballadors que l'any 1964 va passar a treballar pel Consell General.



Els xofers andorrans a la plaça Sant Jaume de Barcelona l'any 1962. Foto cedida per Josep Torres

La nevada de Barcelona del 1962

Per la gran nevada que va afectar Catalunya, i especialment Barcelona, el dia de Nadal del 1962, el síndic general, Julià Reig, va oferir ajuda i s'hi van desplaçar tres màquines llevaneu que el Consell General ja havia adquirit per fer la neteja de les carreteres interiors. Tal com recorda Lluís Montanya, aleshores secretari de la Junta de Carreteres, van encarregar-se de netejar diverses localitats de la Costa Brava com Roses o el Port de la Selva, i anaven amb els Dodges obrint-se pas per portar pa als pobles. També van netejar la carretera que donava accés a l'emissora americana que hi havia al capdamunt d'un cim de l'Estartit.

Paral·lelament, Andreu Claret també hi va enviar maquinària que, entre d'altres carreteres, va ser l'encarregada de netejar les pistes de l'aeroport del Prat, on s'hi havien acumulat uns 60 centímetres de neu. Josep Torres explica que a Andorra només borrujava i que en canvi a Barcelona havien caigut quatre pams. Van marxar a les dotze de la nit i van arribar a Barcelona a les vuit del vespre, fent un total de 20 hores de viatge. Ell estava a 38 de febre i assegura que aquell viatge el va curar. Torres recorda que es van allotjar a l'hotel Majestic i que l'aleshores alcalde de Barcelona, Josep Maria de Porcioles, els va donar 1.000 pessetes a cadascun per la feina.

El servei de tretxa de neu passa al Consell General

El 1964 el Consell General va decidir no renovar la concessió d'Andreu Claret i va assumir les tasques de neteja de neu del Port d'Envalira. La Junta de Carreteres va contractar els treballadors del Claret i va decidir comprar maquinària nova, per valor de 3,5 milions de pessetes, que era la quantitat que es pagava fins llavors al concessionari. Per adquirir-les, una comissió de Casa de la Vall, formada pel president de la Junta de Carreteres, Joan Canturri, alguns consellers com Joan Sansa de Sispony, Lluís Montanya de secretari, Joan Puigcernal com a responsable de l'equip de tretxa de neu, i els representants de la casa Mercedes de Perpinyà, es va desplaçar a l'abril a la casa Schmidt de St. Blasien (Alemanya) per veure el material disponible.

Com que el pressupost era limitat, en un primer moment es va comprar una turbina grossa, dues de petites de les que anomenaven carolines, i un Unimog amb pala de punta. A l'octubre, el Joan Puigcernal 'el Jan' i l'Antoni Ribas 'l'Antònio', que era el mecànic, van anar a fer una formació d'un mes per aprendre el funcionament dels nous aparells.

Al febrer del 1965 va arribar una màquina de la marca francesa Latil, i es van comprar dos camions en una base americana d'Igualada. Tal com recorda l'Antònio Ribas, eren dos Ford militars model F750 que van costar 200.000 pessetes cadascun, que havien vingut destinats a fer les prospeccions petrolíferes de la ESSO a Espanya. A Andorra, els van haver de transformar, retirant els equipaments que portaven al darrere i instal·lant-los pales. Rossend Duró 'el Nagol', també mecànic, assegura que la transformació dels dos Fords en màquines llevaneu va ser un 'èxit terrible' en aquell moment.



Visita de la comissió de Casa de la Vall a St. Blasien el 1964 per comprar la nova maquinària. Foto cedida per Lluís Montanya



Imatge de l'obertura del Port d'Envalira, als anys 60.
Autor: Fèlix Peig. Arxiu Nacional d'Andorra



PORT D'ENVALIRA
ALT. 2407^m

Els treballadors que inicialment havien treballat pel Claret destaquen el gran canvi que va suposar que la neteja del Port passés a dependre del Consell General, ja que es va passar de maquinària d'ocasió a maquinària nova, i a més, va coincidir que la carretera s'havia eixamplat i asfaltat, s'havia fet la variant per sota el Pas de la Casa i s'havia abalisat amb més pals de neu, guanyant amb seguretat a les carreteres.

Van començar un equip de set persones liderat pel Jan, i quan feia falta pujaven els mecànics a ajudar-los. Al principi, el material es tancava al garatge Bonell de Soldeu, i més tard, l'enginyer Pere Canela va construir l'edifici del Refugi d'Envalira. El Jan recorda que quan van voler posar les màquines dins del garatge, els quedava la pala fora i van haver de fer un forat per la part del darrere.

Des del primer moment es va instal·lar un servei de permanència al Pas de la Casa, amb dues màquines que, com que no es disposava de garatges, es van guardar durant dos anys a l'edifici de Ponts i Chaussées en territori francès, sense cap conveni, mentre que els xofers dormien en una habitació a les dependències dels controls de la duana andorrana.

Molts dels conductors que a l'hivern s'encarregaven de les tasques de treta de neu, a l'estiu passaven a realitzar feines de conservació de carreteres, un model que encara perdura avui en dia.



Màquina llevaneu a Soldeu l'any 1967. Autor: Jaume Bonell Casal



Jan Puigcernal va ser el primer responsable de l'equip de treta de neu del Port d'Envalira. Autor: Família Travesset



Antoni Torres 'el Ton del Tresà'

Amb la Michigan obriem pas

Tal com recorda l'Antoni Torres, conegut com 'el Ton del Tresà', l'equip de treta de neu també comptava amb una pala carregadora de la marca Michigan del Servei de Carreteres que a l'hivern servia per, en cas de nevar molt, poder obrir pas perquè poguessin treballar les turbines. La Michigan també es feia servir per socórrer les altres màquines quan se sortien de la carretera, ja que al principi la via tenia tan poca senyalització que els maquinistes no sabien si circulaven per dins o per fora del traçat i sovint els altres companys els havien d'anar a ajudar.

L'any 1966 es va comprar una motonivelladora per fer les carreteres que a l'hivern també s'utilitzava per rascar la neu que quedava al terra i, quan el vent formava congestes grans que no es veien ni els pals, el Joan Puigcernal aixecava la fulla de la motonivelladora fent-la sortir pel costat i tallava la neu, tal com li van ensenyar en una formació que va fer a la casa Caterpillar. De fet, havien arribat a tallar congestes de més de quatre metres d'alçada, i per evitar que es fessin tan altes, calia mantenir la part de baix neta.



Retirant l'allau de Soldeu amb l'ajuda de la Michigan. Any 1965.
Autor: Fèlix Peig. Arxiu Nacional d'Andorra



Antoni Ribas 'l'António'

O peta, o tira endavant

L'António explica que durant el primer hivern en què la treta de neu del Port d'Envalira va ser responsabilitat del Consell General, quan van començar a treballar, no podien avançar amb les noves màquines perquè els havien precintat els motors per evitar que forcessin massa les revolucions, ja que pel fet de venir de l'empresa del Claret, tenien tan mala fama que volien evitar que fessin malbé els aparells. Durant una nevada, a l'alçada de l'allau de Soldeu, no podien avançar perquè els motors no tenien força i l'António va dir 'o peta o tira endavant', i així va ser com va retirar els precintes i van poder treure la neu.

Condicions extremes

Tot i les condicions meteorològiques extremes i els pocs mitjans, l'equip de treta de neu dels inicis destaca que 'mai s'havia mort ningú al Port d'Envalira, però si s'havia de treballar tota la nit, es feia'. Joan Puigcernal recorda que s'havia arribat 'a arrencar el gel a esgarrapades dels ulls per veure-hi per poder enganxar els cotxes que s'havien quedat atrapats', i que una vegada van estar cinc hores per obrir del Pas de la Casa al Refugi d'Envalira. Un any es va arribar a 31 graus sota zero al Cap del Port, i el president de Serveis Públics els va fer circular tota la nit amb les màquines perquè no s'hi quedés ningú atrapat.

Jaume Forné 'el Jaki' explica que els primers anoracs, que eren els mateixos que utilitzava l'exèrcit americà, els van anar a comprar a Tolosa, i que amb aquelles peces van començar a anar una mica bé. De calçat, portaven sabates de cuir fetes pel sabater, que no deixava entrar la humitat però el fred passava igual, o sabates de pell de foca.



Rossend Duró 'el Nagol'

No quedàvem congelats perquè érem joves i ho suportàvem

El mecànic Rossend Duró 'el Nagol', que va començar a treballar el 1968, explica que la seva feina consistia en pujar i reparar les màquines que quedaven en pana al Port d'Envalira, a 25 i 50 graus sota zero, fent les reparacions més urgents per poder portar la màquina al taller. 'No quedàvem congelats perquè érem joves i ho suportàvem'. Duró recorda que es trencava de tot, i que canviaven embragatges, diferencials, pales, bombes hidràuliques... En aquella època no se'ls resistia res, perquè les peces que no els arribaven des dels concessionaris, les feien fer a un torner d'Andorra. 'La supervivència ens feia fer coses que avui en dia són impossibles de fer', assegura.



Autor: Fèlix Peig, Arxiu Nacional d'Andorra

Visita de Manuel Fraga Iribarne

Josep Martell 'el Jaumetó' explica que un dels cops que més malament ho va passar va ser durant la visita del ministre d'Informació i Turisme espanyol, Manuel Fraga Iribarne, el gener del 1967, perquè la comitiva va haver de creuar el Port d'Envalira ja que es dirigia a França, en plena nevada. Martell recorda que el Jan el va enviar al Refugi amb el camió carregat amb graveta, per anar-la repartint darrere el Jan, que anava obrint el Port. Feia tant de vent que no podia ni aguantar la porta del camió i al primer revolt del Port ja no el podia seguir.

El Pas de la Casa

L'arribada de les màquines de treta de neu també va suposar un gran canvi per la vida al Pas de la Casa, una població que va néixer als anys trenta gràcies als refugis que es van construir per als obrers que feien la carretera, i que més tard van ser ocupats per refugiats de la guerra civil espanyola que van començar l'activitat comercial.



Joan Borra, que va arribar al Pas de la Casa el 1948 per ajudar al negoci del seu oncle i que més tard va muntar el seu propi establiment, explica que en aquella època les condicions de vida eren molt dures, a causa del clima, la manca d'electricitat i de comunicacions. Com que el Port no es netejava durant l'hivern, a l'octubre,

els magatzems d'Andorra els feien una provisió de tots els productes que podien necessitar per passar l'hivern i els ho deixaven pagar després. De fet, tant ell com Salvador Cáceres, que va arribar al Pas de la Casa amb 14 anys, recorden que quan acabava l'hivern, els de Soldeu sempre preguntaven quants n'havien quedat de vius al Pas, però que mai es va morir ningú per culpa del fred o la neu.

Durant l'hivern, com que el Port d'Envalira estava tancat al trànsit rodat, només era transitable amb esquís. Si tot anava bé, es trigava una hora en pujar el Port amb les pells de foca, i un quart d'hora en baixar-lo esquiant. Joan Borra recorda que havien de vigilar de no enganxar-se amb el cable de telèfon de la línia de l'ambaixada



francesa. A vegades, de tanta neu que hi havia, només es veia un dels dos cables i si no vigilaven es podien tallar les cames. Els temporals de neu eren tan forts que una vegada que Joan Borra i Josep Mesas transportaven sacs de pa pel Port, només sortir del refugi de Fray Miquel al Cap del Port van haver de parar i treure's

Autor: Fèlix Peig. Arxiu Nacional d'Andorra

els esquís perquè no podien continuar. Ell, només deslligar-se'n un, li va sortir volant disparat i no el van trobar fins al cap de tres dies a baix al poble.

Una altra de les activitats que es va començar a desenvolupar gràcies a la millora de les carreteres va ser la de l'esquí. Jaume Xarpell recorda que els primers esquiadors s'allotjaven al Refugi, en una època en què al Pas de la Casa hi vivien sis o set famílies. Francesc Viladomat va inaugurar el primer teleesquí del Coll Blanc l'hivern del 1957, però des de sempre que el Pas de la Casa havia rebut la visita d'esquiadors que pujaven amb pells de foca, en tractar-se d'un indret amb unes condicions de neu privilegiades.

Primer metge en permanència



Abans del 1971, si hi havia alguna urgència, havia de venir un metge de l'Ospitalet o s'havien de refiar de l'ajuda del personal de la duana. Posteriorment, va arribar el doctor Josep Escoda, que va començar treballant de ginecòleg al Roc Blanc, i l'any 1971 va combinar aquesta feina amb la del Pas de la Casa. El doctor Escoda recorda que sense l'equip de treta de neu 'no hi hauria hagut metge al Pas de la Casa de cap de les maneres'. Va passar-se 21 anys baixant cada matí a treballar a Escaldes i tornant a pujar al migdia, i 'sabia que ells sempre hi eren, que no et fallarien mai'.

El doctor Escoda explica que circulava amb un Volkswagen i li feia vergonya que l'haguessin d'anar a socórrer cada cop que se sortia de la carretera. Però que gràcies a l'equip de treta de neu va aguantar, ja que va acabar establint-hi una amistat, fins al punt que cada matí esmorzava amb ells al Refugi d'Envalira.



Foto cedida per Agustí Balaguer

Quan hi havia una emergència, com ara un part, el doctor Escoda demanava a la brigada de tret de neu que baixessin, per tenir una màquina que obrís pas i al darrere una altra amb una ambulància lligada per poder portar la partera a l'hospital d'Andorra la Vella.

Escoda assegura que les carreteres de llavors no tenen res a veure amb les d'ara, ja que quan hi havia neu, 'si no et feien lloc, no podies pujar amb el cotxe, per molts equipaments que tinguessis'.



Servei religiós

El servei religiós del Pas de la Casa també va estar des de l'inici condicionat per l'accessibilitat de les carreteres, ja que els capellans que oficiaven la missa havien de pujar d'Encamp o de Canillo i franquejar el Port d'Envalira.

Salvador Cáceres recorda que cada diumenge tenien missa, gràcies al mossèn d'Encamp que pujava amb un Volkswagen, i que malgrat les nevades que dificultaven el pas pel Port, només va fallar un dia.

Més endavant va substituir-lo mossèn Ramon de Canillo. Ell mateix explica que va començar a treballar al Pas de la Casa perquè el capellà d'Encamp va tenir un accident per culpa de la neu i es va espantar tant que no va voler pujar-hi mai més.



Mossèn Ramon explica que en aquella època, ell i el sogre de Francesc Viladomat eren els primers a passar el Port cada dia, i agraeix la tasca feta per l'equip de tret de neu, que els permetia franquejar el Port d'Envalira malgrat les dificultats que provocaven les nevades.

Foto cedida per Agustí Balaguer

Allau del 1972

El febrer de l'any 1972 va desprendre's l'allau de la Gavatxa i va emportar-se el centre d'assistència de les pistes, que havien acabat de fer nou. La neu va fer tombar l'aparell de radiografies sobre el llit on dormia la infermera, la Paquita, que va perdre la vida, i va fer sortir projectat per la finestra el practicant, Conrad de las Heras. Tal com recorda Joan Borra, 'de l'espant que va tenir no va tornar mai més a posar els peus al Pas de la Casa'. Borra assegura que no va ser una allau típica sinó 'una bola de neu' que es va anar formant a causa dels remolins de vent de dalt del Port, que es va anar engrandint i que va baixar fins al poble.

Josep Torres 'el Telarany' també recorda molt bé l'episodi de l'allau del Pas de la Casa, ja que si bé les condicions de feina traient la neu del Port eren molt dures, considera que van tenir molta sort i van vigilar molt perquè ningú prengués mal, però amb l'allau no s'hi va poder fer res i malauradament van haver de lamentar una pèrdua humana. Torres assegura que també va ser l'any 1972 quan va desprendre's l'allau de Sant Joan de Caselles, i segons ell, 'mai més hi hagut tanta neu'.



Foto cedida per Agustí Balaguer



Al principi, les Valls del Nord les netejaven els palistes d'Andorra, fins que van posar una màquina encarregada de la neteja de la ribera de la Massana fins a Pal i a Arinsal, a principis dels anys 70, i una altra per Ordino i fins al Serrat, aquesta darrera a partir del 1981. Al 1983 es va començar a obrir fins a Arcalís, ja que s'hi havia creat una nova estació d'esquí. Les primeres màquines destinades a les Valls del Nord provenien del Port d'Envalira i eren molt velles, tal com recorden els seus xofers.

Un dels trams més complicats de la Vall del Nord a nivell de neu és la carretera d'accés a Arcalís, construïda el 1969. Autor: COEX

Les carreteres interiors

Tal com indica Lluís Montanya, en l'àmbit de la treteta de neu calia diferenciar entre el Port d'Envalira, que sempre ha estat 'un món a part', i la resta de carreteres interiors, principalment les de les Valls del Nord. En el primer cas, com que el Port era una carretera internacional, hi havia permanència les 24 hores, i els xofers dormien al Pas de la Casa i al Refugi d'Envalira. En canvi, a la resta de carreteres només s'assegurava el pas de les 6 a les 22 hores, i a la nit 'només sortien si el conseller volia sortir de casa', tal com assegura Montanya.

Pere Gallo, que va entrar el 1971, era l'encarregat de netejar des del Pont dels Escalls cap a la Massana i fins a les pistes d'Arinsal i cap a Pal i fins al Coll de la Botella, a més dels

pobles d'Escàs, Sispony, l'Aldosa i Anyós, amb l'inconvenient que la carretera encara no unia aquests dos darrers nuclis. Dels primers anys, recorda que les màquines eren molt velles i els fums del tub d'escapament entraven a la cabina, per la qual cosa, quan sortia de l'Unimog quedava tan negre que 'semblava un carboner'.

A la mateixa ribera de la Massana, Sebastià López era el salador encarregat d'estendre la sal per tota la parròquia. Els que van treballar amb ell destaquen que vetllava moltíssim pel benestar dels ciutadans de la Massana, sobretot pels joves, i que era un home tan entregat que no parava de treballar fins que el jovent tornava a casa després d'anar de festa.



Patrocini Simó 'el Patro'

Haviem treballat les 24 hores

Patrocini Simó 'el Patro', que va portar la primera màquina que obria la carretera d'Ordino, recorda moltes dificultats, com ara quedar-se atrapat per una allau i no poder tirar ni endavant ni endarrere a Arcalís, que era 'un altre món'. Simó considera que era una feina 'complicada però maca' i que sense els mecànics, els xofers no haguessin pogut fer res.

Simó destaca que la feina era complicada però que hi havia un equip molt familiar, que treballava les hores que fes falta. De fet, recorda que havia treballat les 24 hores. Tot i la duresa de la feina, el Patrocini diu que 'era un home feliç si veia que la gent podia utilitzar les carreteres, perquè considera que feia alguna cosa més que una feina. Ajudaves a la gent'.



Pere Gallo 'el Gallo'

Canvis de mentalitat

Pere Gallo 'el Gallo' explica que en aquella època, primer eren els pobles i després les pistes. Quan arribava a Pal, a les 9 del matí, els veïns el convidaven a cafè. 'Ara si et presentes a Pal a les nou del matí, et reben amb un rifle i no amb un cafè'. Gallo assegura que 'abans hi havia una altra mentalitat, ja que la gent es netejava les voreres i ara agafen el telèfon i no la pala'.



Tasques de treta de neu a la CG3. Autor: COEX



Estesa de fondents a la CG1. Autor: COEX

La nevada de la Puríssima del 1990

Molts dels xofers coincideixen a dir que un dels moments més complicats que han viscut va ser la nevada del Pont de la Puríssima del 1990, que va col·lapsar el país perquè hi havia molts turistes, es van començar a entrar cotxes, i els vehicles van quedar atrapats a les carreteres. A causa del col·lapse, es van haver de repartir entrepans amb motos de neu i els hotels van obrir les portes perquè la gent s'hi pogués refugiar. A la frontera del riu Runer, dos autocars, un que pujava i un que baixava, van quedar travessats i van tancar la frontera. Com que tot estava col·lapsat, les màquines no hi van poder arribar fins a la matinada per estendre sal i enretirar els autocars. Des de llavors, cada Pont

de la Puríssima, el COEX deixa sempre una màquina llevaneu a la frontera.

Patrocini Simó recorda que aquell dia es trobava al Serrat, i que en aquella època ja eren dues màquines, la seva i la del Miquel Pujal 'el Rojo'. Davant l'Hotel Tristaina hi havia un autocar carregat de gent sense cadenes, i li va recomanar al xofer que no es mogués perquè hi havia un revolt molt dolent i podia caure pel talús, per la qual cosa van col·locar-hi la segona pala perquè no se n'anés al riu. I efectivament, 'només arrencar ja no va fer la corba i sort de la pala, que el va parar'.



Màquina turbinant a Arcalís. Autor: COEX



Allau d'Arinsal, any 1996. Autor: SFG. Arxiu Nacional d'Andorra

L'allau d'Arinsal del 1996

El febrer de 1996 Arinsal va patir una de les allaus més grans d'Europa en zona habitada. L'allau de Percanela es va desprendre després de quatre dies sense parar de nevar, i es calcula que van caure 2.000 milions de metres cúbics de neu a uns 450 quilòmetres per hora, que van provocar un rebuf que va pujar més de 300 metres per la banda contrària i que va deixar tota la vall coberta de neu i troncs, amb un gruix de més de 12 metres d'alçada.

Sortosament, no hi va haver danys personals perquè es va poder evacuar la zona a temps, unes 300 o 400 persones. Tal

com explica l'actual encarregat de la treta de neu de la Vall del Nord i les parròquies centrals, Albert Fillet 'el Cabanes', si no arriba a ser per la Margaret Baró, tècnica de l'empresa que feia el seguiment d'allaus, 'que va suplicar-li al cap de Govern d'evacuar Arinsal, haguéssim hagut de lamentar víctimes'. Lluís Montanya afegeix que estava ple d'anglesos i que la gent no volia sortir, i que la Policia els va haver de treure a la força, 'alguns fins i tot arrossegant-los'.

A partir dels anys setanta, poc a poc es va anar modernitzant i ampliant la maquinària per a la treta de neu, i també es van anar millorant i eixamplant les carreteres del país, com el Port d'Envalira, que es va dotar de la senyalització i les proteccions adequades.



Presentació de la campanya hivernal de l'any 2007 a Grau Roig. Autor: COEX

Millores progressives

A finals dels setanta ja es comptava amb 16 vehicles, entre pales, freses, turbines i camions per repartir la sal. Conforme la població a les parròquies altes va anar augmentant, també es van ampliar el nombre d'indrets d'emmagatzematge de sal.

Eron Estany, director d'Obres Públiques del 1978 al 2011, explica que dins dels recursos que hi havia, no s'escatimaven els diners destinats a l'equip de la neu, per tal de millorar-ne les condicions laborals. Recorda que primer es va condicionar l'edifici del Refugi, que abans només era una barraca, i després

s'hi van anar fent ampliacions, per encabir-hi totes les màquines, a banda dels nous garatges que es van anar obrint per tot el país. Les inversions que es van fer al llarg dels anys van permetre que als anys vuitanta el país ja comptés amb una maquinària de viabilitat hivernal molt moderna i superior a la dels països de l'entorn, amb turbines molt potents i úniques als Pirineus. A finals dels vuitanta es comptava amb 12 ginyes d'empenta, 4 freses, 2 turbofreses, i quatre vehicles estenedors de fundents, amb un equip de 16 persones. També es va instaurar una filosofia basada en conservar molt bé les màquines perquè tinguessin una vida

útil llarga, i per aquest motiu sempre s'ha tingut especial atenció en el Taller Mecànic, que s'ha anat dotant dels recursos necessaris. També als anys vuitanta es va començar a treballar en la prevenció i seguretat de les zones amb risc d'allaus, instal·lant infraestructures de protecció i dispositius com el sistema de desencadenament d'allaus per cable que es va col·locar a la zona de l'allau de Soldeu.

Mica en mica també es va ampliar el nombre de persones encarregades de repartir els fundents per les carreteres, mitjançant les saladores. A partir del 1996, tal com explica el cap d'Àrea del COEX, Jordi Garcia, es van anar incrementant els centres d'emmagatzematge de sal, ja que fins llavors només es disposava d'un punt a Andorra la Vella i un altre al Refugi d'Envalira. Així, es van instal·lar els dipòsits de la Massana i d'Aixovall, i a la capital es van habilitar dues sitges i un hangar de sal. Cap al 2005 es van començar a utilitzar nous sistemes per lluitar contra el gel, com és la salmorra, per estalviar fins a un 25% el consum de sal. Actualment, també s'està estudiant la possibilitat d'aplicar sal líquida, que permetria reduir entre un 30 i un 35% la sal que es distribueix per les carreteres cada temporada.

Una de les infraestructures que més va contribuir a la viabilitat hivernal va ser el Túnel d'Envalira, inaugurat el 2002, com a alternativa al Port d'Envalira, que va contribuir a millorar la comunicació entre Andorra i França i, alhora, amb el Pas de la Casa. Es tracta d'un projecte que ja es va començar a parlar als anys 50, però que per desavinences en la ubicació i la manera d'executar-lo, no es va convertir en una realitat fins al cap de mig segle. Malgrat tot, l'obertura del túnel no ha significat mai que hagi minvat la qualitat en les tasques de neteja del Port d'Envalira.

Josep Maria Huertas, cap de l'Àrea de Conservació i Explotació de Carreteres entre el 1991 i el 2005, destaca que, afortunadament, la viabilitat hivernal s'ha mantingut sempre com a servei públic dependent directament de l'Administració general, per poder garantir un servei de qualitat i proper al ciutadà. Huertas també destaca que l'equip de treta de neu andorrà sempre ha col·laborat amb els països veïns en cas de necessitat, i que amb el temps, per evitar problemes de responsabilitat, es van signar protocols i convenis per formalitzar la col·laboració.



Imatge del sistema Gazex per desencadenar de forma controlada una allau.
Autor: COEX



Emmagatzematge de sal a la base COEX d'Andorra la Vella. Autor: COEX



Les màquines del COEX desplaçades a la província de Tarragona. Autor: COEX

Nevada del 15 de desembre del 2001

Un dels casos destacats en matèria de col·laboració va ser la nevada del 15 de desembre del 2001, quan la Generalitat de Catalunya va demanar ajuda a Andorra en les tasques de neteja de bona part de la província de Lleida i Tarragona. L'endemà de la nevada, s'hi van desplaçar dues màquines, que van sortir a les sis de la tarda d'Andorra i que van arribar a Tarragona de matinada, ja que tot el trajecte el van fer netejant de neu les carreteres, com la C-14, i fins i tot l'autopista entre Lleida i Tarragona, on a l'alçada de Montblanc hi havia 80 centímetres de neu acumulada.

El cap d'Àrea del COEX, Jordi Garcia, que va ser un dels que s'hi van desplaçar juntament amb Antoni Coll, Miquel Mas i Antoni Ribot, recorda que l'endemà va baixar una tercera màquina de reforç, i que la feina va ser molt impactant perquè van arribar a masies i a pobles que portaven dies incomunicats, i fins i tot van haver de portar persones a l'hospital. Van ser cinc dies de treball molt dur, durant els quals cada màquina va fer uns 6.000 quilòmetres, gairebé els mateixos que es fan durant tota una temporada d'hivern a Andorra.





Treta de neu al Cap del Port d'Envalira, l'any 1958. Autor: Jaume Bonell Casal

Actualment, tal com explica el responsable del servei de treta de neu de Sant Julià, Andorra, la Massana i Ordino, Albert Fillet, les tasques de retirada de neu són més senzilles gràcies a la modernització de la maquinària i a la preparació de les carreteres, que eviten que es formin les congestes que hi havia anys enrere. Fillet assegura que és molt difícil que avui en dia s'hagi d'arribar a tancar una carretera, gràcies a la presència constant del personal de viabilitat hivernal, que s'organitza en torns per cobrir les 24 hores. Malgrat tot, Fillet considera que abans es treballava millor perquè hi havia menys habitants i menys turistes, i eren

menys exigents. En aquest sentit, lamenta que la gent es queixi a la mínima 'perquè no has repartit prou sal o no has netejat prou, quan el problema sorgeix dels vehicles que no circulen ben equipats i bloquegen la carretera'.

El responsable de la treta de neu de la Vall d'Orient, Josep Casal, també coincideix en assenyalar que ara les tasques es fan de manera més còmoda, malgrat que en comparació amb els anys vuitanta, quan va començar a treballar al Port d'Envalira, actualment es treuen més tones de neu, ja que hi ha més trams



Treballs de treta de neu al Port d'Envalira actualment. Autor: COEX

de carreteres secundàries i les vies principals són més amples. Casal explica que des de sempre, el personal del Port d'Envalira és un equip molt unit perquè fan com 'vida en família' durant els cinc mesos que conviuen al Refugi d'Envalira. Per aquest motiu, sempre hi ha hagut molta companyonia i s'han ajudat els uns als altres, per poder tirar endavant els treballs de treta de neu, en ocasions complicats, no tant per les nevades en si, sinó sobretot pels temporals de vent.



Rafel Cervós

L'equip de treta de neu depèn actualment de la Unitat d'Explotació de Carreteres. Rafel Cervós, que és el cap d'aquesta unitat des del 2006, destaca que avui en dia la maquinària ha millorat molt tant en seguretat com en comoditat, els sistemes mecànics han passat a ser hidràulics, i s'ha implementat un sistema de radiotelefonia digital per poder saber en tot moment la posició GPS de cada màquina, la velocitat amb la que circula, quina tasca està fent o quanta sal està distribuïnt, en el cas dels vehicles saladora.

Una altra de les millores més recents, tal com indica Cervós, ha estat l'elaboració per primer cop al 2010 d'un Pla director nacional de viabilitat hivernal, per posar per escrit tots els protocols d'actuació, els convenis de col·laboració amb els països veïns, i tota l'organització i funcionament de l'equip de treta de neu.



Màquina obrint la carretera de Montaup. Autor: COEX

Actualment, l'Àrea de Conservació i Explotació de Carreteres (COEX) disposa d'un equip de 28 conductors i 4 mecànics per fer front a les tasques de viabilitat hivernal.

Alguns dels conductors treballen durant l'estiu en tasques de conservació, i d'altres se'ls contracta de reforç només per al període hivernal. Del total de personal, una dotzena de xofers es destinen al Port d'Envalira i a les parròquies d'Encamp i Canillo, mentre que la resta es distribueixen per les parròquies de la Vall del Nord, parròquies centrals i Sant Julià de Lòria.

El COEX compta actualment amb 35 vehicles destinats a la treta de neu, amb una vintena de màquines d'empenta, és a dir, amb pala, diversa maquinària dinàmica com les turbines i les turbofreses, vehicles per distribuir els fundents, i vehicles destinats al control de l'estat de la xarxa de carreteres. D'aquesta manera, el país compta amb una màquina per cada 13,5 quilòmetres, una xifra que converteix Andorra en un referent en viabilitat hivernal a nivell mundial.



Els de Sant Antoni van ser els primers túnels a construir-se a Andorra als anys 30.
Autor: V. Builles. Arxiu Nacional d'Andorra



Boca est del túnel de les Dos Valires inaugurat el 2012. Autor: COEX



Esteve Comes

L'actual director d'Ordenament Territorial, Esteve Comes, del qual depèn l'Àrea de Conservació i Explotació de Carreteres (COEX), remarca que es tracta d'una àrea singular, ja que si bé l'administració andorrana és en general jove, el COEX és un cos de llarga trajectòria, que als inicis va tenir una gran importància perquè van ser pioners en molts aspectes. Comes destaca que actualment, un cop esgotada la fase de les grans inversions en infraestructures viàries per raons econòmiques, el COEX tornarà a tenir un gran pes, ja que a partir d'ara cal reforçar la conservació, el manteniment i l'explotació de les obres fetes, que són precisament les missions del COEX. A més, també considera que si bé és important tenir en compte el personal històric, els pioners, cal no oblidar l'equip actual, perquè mai havia tingut un nivell de preparació tan alt.



Flota de vehicles del COEX l'any 2007. Autor: COEX

BIBLIOGRAFIA

Col·legi Oficial d'Enginyers Superiors d'Andorra: *La construcció de FHASA i la visió sociològica de l'enginyer Joan Vehils*, Andorra la Vella, 2005.

Lluelles, Maria Jesús; Comas d'Argemir, Dolors; Pujadas, Joan Josep; Sáez, Xavier: *El segle XX. La modernització d'Andorra*. Lleida, Cambra de Comerç, Indústria i Serveis d'Andorra i Pagès Editors, 2004.

Brugat, Jaume: *El Pas de la Casa. Història d'un poble sense història*. Figueres, 1986.

Freeston, Charles L.: *Els passos dels Pirineus - The Passes of the Pyrenees. Andorra 1911*. F.R.G.S, 1911.

Blasco Ferrón, Vicens: *El progrés de les comunicacions a Andorra. Dels camins a Internet*. Bubok, 2011.

Agraïments

Aquest llibre no hauria estat possible sense la col·laboració desinteressada de tots aquells que en algun moment de la seva vida han estat vinculats al COEX. La seva amabilitat per compartir les seves vivències ha estat clau per mostrar l'evolució del COEX en els darrers cinquanta anys. A tots ells, i a tots els que ens han facilitat les dades i les fotografies que il·lustren aquest llibre, el nostre més sincer agraïment.







1962

2012