

Augmenta l'activitat socio-econòmica de la zona, contribueix a la integració del territori i potencia la vertebració de noves infraestructures.

El túnel del Cadí en la seva àrea d'influència.

Rosa Junyent
Xavier Farriols
Míriam Villares

LABORATORI D'ESTUDIS HISTÒRICS I SOCIALS DE L'ENGINYERIA CIVIL
E.T.S. D'ENGINYERS DE CAMINS, CANALS I PORTS DE BARCELONA

El túnel del Cadí ja fa sis anys que funciona, temps suficient perquè el Laboratori d'Estudis Històrics i Socials de l'Enginyeria Civil (LEHSEC) de l'E.T.S. d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Barcelona, hagi constatat els primers efectes d'aquesta obra singular, arran d'un estudi que va fer aquest centre d'investigació fruit d'un conveni entre l'empresa Túnel del Cadí CESA i la Universitat Politècnica de Catalunya.

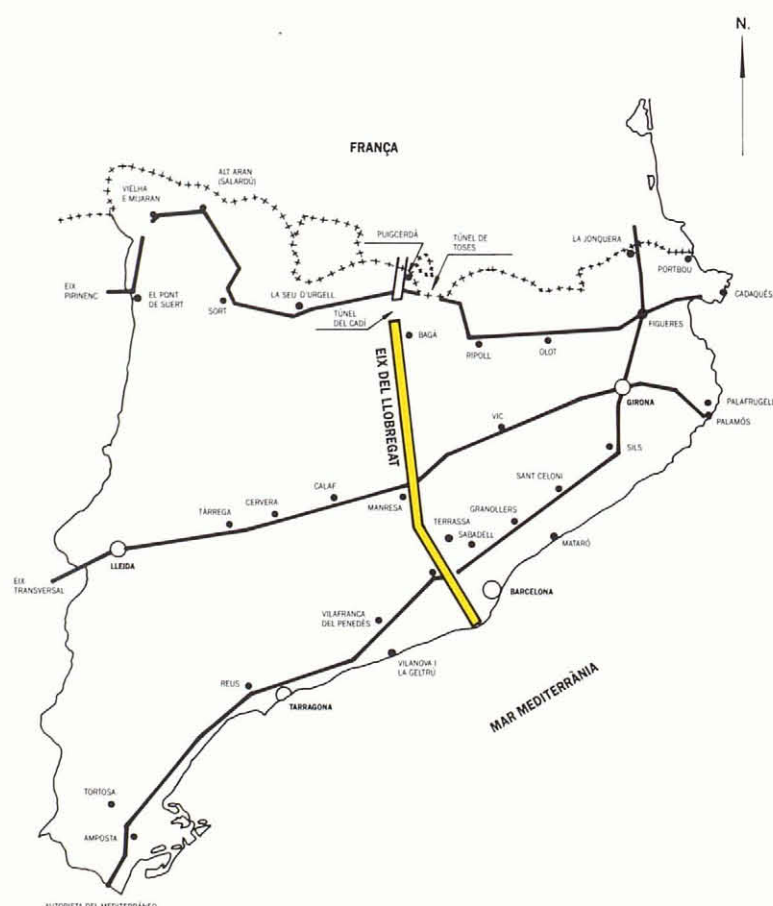
De l'estudi es desprèn que aquest túnel suposa un salt qualitatiu en relació amb el conjunt d'infraestructures preexistents a la zona, una ampliació del mercat potencial i una sèrie de canvis que operen amb efectes multiplicadors que contribueixen al creixement racional de la Cerdanya.

Els impactes ocasionats per la construcció del túnel del Cadí han estat motiu d'estudi des de diferents perspectives professionals¹. Estudis previs i també paral·lels a les obres, preveïen una sèrie d'impactes directes, visibles i quantificables. Més difícil és, evidentment, preveure quins efectes indirectes es desencadenaran, perquè aquests estan condicionats per un entramat d'interrelacions socials que produiran resultats diferents, segons accionin uns agents o uns altres en determinades parts del marc social de referència. En aquest sentit volem remarcar que infraestructures territorials aparentment iguals poden tenir, a llarg termini, conseqüències diferents, tant per al territori com per a la societat i les activitats segons siguin els objectius dels promotors de l'obra i la recepció de les col·lectivitats directament afectades.

La construcció del túnel del Cadí va representar, per al nostre centre d'investigació a l'Escola de Camins, un laboratori espontani, i vàrem proposar-nos no desaproveitar l'oportunitat que ens brindava aquesta obra singular per analitzar el desencadenament dels impactes que s'anirien generant. Malgrat la limitada perspectiva històrica de tan sols sis anys de funcionament, avui se'n constaten ja uns primers efectes.

El marc teòric

Val a dir que la contribució de les infraestructures al desenvolupament socio-econòmic de la seva àrea d'influència és una qüestió molt debatuda dins l'àmbit dels es-



(Font: Albert Serratos, op. cit.)



El túnel del Cadí és el resultat de la perforació del massís del Moixeró.
L'obra va ser inaugurada el 1984.



La construcció del túnel del Cadí ha suposat un salt qualitatiu en relació amb el conjunt d'infraestructures preexistents a la zona.

tudis regionals. Les posicions teòriques oscil·len entre aquelles que consideren les infraestructures com a l'element bàsic per a la mobilització del potencial endògen d'una zona, i aquelles que atorguen a la demanda externa, juntament amb els seus efectes multiplicadors, el protagonisme en l'expansió.

Certament, la realitat demostra que, en molts casos, les infraestructures es creen o milloren només si hi ha hagut un creixement previ de l'economia motivat per la incidència de la demanda externa; aleshores la dotació d'infraestructures pot arribar a constituir, com a màxim, una condició necessària però no suficient per a l'optimització i continuació del procés. Tanmateix,

també podem afirmar que les noves grans infraestructures assumeixen el paper de motor del desenvolupament quan es parteix de mínims, o quan possibiliten l'accés a nous mercats, en tant que permeten de superar els colls d'ampolla i les barreres físiques que frenen el creixement i la comunicació entre les comunitats veïnes.

Precisament, un dels al·licients del nostre estudi ha estat el de verificar que el túnel del Cadí origina ambdós tipus d'influència. En efecte, la seva construcció ha suposat un salt qualitatiu en relació amb el conjunt d'infraestructures preexistents a la zona i, així mateix, és indubtable que suposa *de facto*, una ampliació del seu mercat potenci-

al, sigui perquè permet o facilita l'accés a centres de consum fins ara no explotats, sigui perquè afavoreix la demanda externa per la via turística. I això, si considerem només la influència directa sobre el potencial de creixement autòcton. Si considerem, a més a més, els efectes indirectes de nova localització forana, per aprofitar els esmentats avantatges, podríem anar molt més lluny.

Els impactes socio-econòmics

Dels impactes directes primaris, procedents de les obres de construcció, es deriven efectes multiplicadors ara ja poc perceptibles. Quant als impactes indirectes detectats a través de sèries d'enquestes a agents econòmics i socials², es perfilen canvis operats en l'estructura demogràfica i productiva, efectes en la localització i modificacions en l'ordenació territorial, dels quals es deriven també, sens dubte, efectes multiplicadors més consistents.

Sistematització dels primers impactes indirectes

Impactes en l'estructura demogràfica i l'ocupació

Quant a la demografia, l'impacte real i les expectatives creades han contribuït al creixement de la Cerdanya, comarca que guanya població (1,6% entre el període inter censal 1981-1986), mentre que la

totalitat de Catalunya presenta un creixement zero³. En efecte, 24 comarques catalanes decreixen i només 14 veuen augmentar lleugerament el nombre dels seus habitants, com és el cas de la Cerdanya. El Berguedà veu també desacelerar el flux migratori i la capital, Berga, guanya residents⁴. En el cas del Bages, es fa difícil de detectar la influència favorable dels assentaments humans, en un context industrial encara molt degradat per la crisi dels sectors en què estava especialitzada la comarca⁵.

També es pot parlar, sobretot en el cas de la Cerdanya, de l'augment del pes específic de la població ocupada en els sectors de la construcció i de serveis, en detriment o de forma compatible amb les tasques agràries. En efecte, el sector que d'una manera més clara s'ha beneficiat de l'existència del túnel del Cadí ha estat el de la construcció, induït per l'atracció residencial, i està a la base de la forta demanda de segona residència —en propietat i lloguer— que s'hi manifesta els darrers anys i que ha provocat l'esgotament total del sòl urbanitzable.

Per a tot l'Eix del Llobregat, la substitució de l'activitat en la indústria obsoleta —i en l'agricultura— ha suposat una forta embranzida dels sectors terciari i de la construcció, ja que l'existència del túnel permet transformar l'ús del sòl cap a activitats turístiques.

Impactes en la localització d'activitats

La Cerdanya no ha tingut mai un pes industrial. Pel que fa al Berguedà i al Bages, hem constatat que, en general, l'existència del túnel, més que no pas generar nous projectes d'inversió en indústries, el que ha fet és influir en l'elecció de la seva ubicació. Tot i que l'activitat econòmica a totes dues comarques és sensible a la millora dels accessos a Barcelona, es fa difícil de discernir si el volum d'inversions enregistrat es relaciona més amb les millors perspectives de creixement econòmic i amb la incorporació a la CEE que amb la pròpia existència del túnel.



D'ençà de l'obertura del túnel, el territori de Catalunya manifesta una reestructuració encaminada a integrar una àmplia regió configurada a tots dos vessants dels Pirineus.

El que sí s'hi ha produït és un augment de l'activitat d'algunes empreses ja existents, aprofitant l'ampliació del mercat potencial derivada de l'obertura del túnel. També pot contribuir a la formació d'un corredor d'activitat industrial al llarg de l'Eix del Llobregat, aprofitant el fàcil accés a les aglomeracions urbanes catalanes i a França. Això facilitaria la reconversió industrial que tenen pendent les comarques del Bages i el Berguedà. La futura construcció del túnel del Pimorent és decisiva en aquest sentit.

El túnel del Cadí genera molt turisme de pas al llarg de l'Eix del Llobregat, cosa que afavoreix el negoci de restaurants, comerços, tallers de reparació i gasolineres. Ha revaloritzat els nombrosos elements d'atracció turística de la Cerdanya: obertura i ampliació de pistes d'esquí, restaurants d'alta qualitat, i tot un seguit d'activitats de lleure, pròpies de les societats postindustrials.

Aquest fenomen d'atracció mobilitza, alhora, centenars de persones, i dóna ocasió a la majoria d'agències de viatges perquè destinin recorreguts a través del túnel. Només quantificar el volum de capital i les activitats que se'n deriven, ja donaria l'oportunitat de fer-ne un estudi específic.

Impactes en l'ordenació territorial

D'ençà de l'obertura del túnel, el territori de Catalunya manifesta una reestructuració encaminada a integrar una àmplia regió configurada a tots dos vessants dels Pirineus, i alhora es configura un nou eix a partir del qual es vertebraran noves infraestructures de comunicació. El Berguedà i la Cerdanya han deixat d'estar incomunicats, establint relacions que històricament mai no s'havien donat, i això, per si sol, ja justificaria la construcció del túnel. Però, centrant l'atenció tan sols en l'accessibilitat, la utilització ja té avantatges evi-

dents: estalvi de temps —una hora i quart per terme mitjà en el trajecte Puigcerdà-Barcelona—, i també estalvi de costos d'exploració dels vehicles i seguretat⁶.

La racionalització del sistema de comunicacions al voltant del túnel del Cadí ha provocat la polarització del trànsit que es veurà incrementat, si tira endavant el projecte previst de connexió amb Tolosa de Llenguadoc i al qual el Consell d'Europa dóna el seu suport en declarar l'Eix del Llobregat ruta preferent de penetració a Espanya⁷. Així, es podrà, sens dubte, canalitzar, gràcies a la connexió amb la xarxa d'autopistes, part del turisme europeu cap a les costes de Tarragona, València i Andalusia.

Així, doncs, tot aquest seguit d'impactes en l'estructura demogràfica, en les activitats, en la seva localització i en l'ordenació del territori, continuaran desencadenant més conseqüències socioeconòmiques, produint uns efectes multiplicadors que incidiran sobre el nivell de renda, és a dir, sobre la demanda interna i externa de consum i inversió. D'aquesta manera, tendiran a modificar qualsevol de les variables que entren en joc.

R.J. X.F. M.V. □

NOTES

¹ Vegeu, per exemple:

- SERRATOSA, Albert, *El túnel del Cadí*, revista «Materiales, Maquinaria y Métodos para la construcción», núm. 100.
- SOCIETAT CATALANA D'ORDENACIÓ DEL TERRITORI, *El túnel del Cadí: el seu impacte territorial*, 1983.
- DEPARTAMENT DE POLÍTICA TERRITORIAL I OBRES PÚBLIQUES DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA, *Memòria sobre la incidència del túnel del Cadí a les comarques interiors*.

² Enquestes realitzades a tots els ajuntaments de l'Eix del Llobregat i la Cerdanya; empresaris industrials; agricultors; entitats financeres i sector turístic.

³ La població de Catalunya, efectivament, creix en 15 persones durant el quinquenni 1981-1986.

⁴ El Berguedà té un índex de variació comarcal de -2,1%, tot i que Berga creix un 1,6%.

⁵ La comarca del Bages decreix -0,2%, essent Manresa amb un -2,6% on la població nota més els efectes de la crisi.

⁶ El volum del trànsit pel túnel ha estat d'1.005.169 vehicles l'any 1986 (un 15% més que el de l'any anterior).

⁷ El trànsit per la duana de Puigcerdà és cada cop més voluminós. El 1986 la creuaren 1.158.186 vehicles.

