

JESÚS MAURI

Aquesta antiga imatge de la construcció d'un túnel al Pirineu permet endevinar com hauria estat el de Bracons que es volia obrir l'any 1879.

## El túnel de Bracons, un projecte de 120 anys

J. Víctor Gay

**E**l túnel de Bracons ha esdevingut un dels projectes viaris més polèmics d'aquestes acaballes de segle. La comunicació de les comarques de la Garrotxa i Osona és una de les assignatures pendents més importants en la xarxa interior de Catalunya. Malgrat la proximitat física entre la plana de Vic i les valls garrotxines, actualment s'han de superar els colls de Condreu per la carretera C-153, amb una altura d'uns mil metres, per seguir després per Rupit, Cantonigròs, Santa Maria de Corcó, etc. ja en les comarques barcelonines. L'altra alternativa és la carretera de Joanetes a Coll de Bracons, que en les comarques de Barcelona és la BV-5224, per Sant Andreu de la Vola, vers Tore-

lló. El coll se situa també a l'entorn dels mil metres. Tot plegat ha aconsellat emprendre la construcció d'un túnel que facilitaria enormement aquesta comunicació entre dues comarques veïnes i evidentment mal comunicades. Hem pogut seguir la polèmica que s'ha desvetllat entorn d'aquest projecte amb un miler i mig d'al·legacions, basades, moltes d'elles, en els efectes negatius sobre l'ecologia, els paisatges, l'entorn i l'equilibri natural, especialment per part dels accessos al túnel, per la plana i la vall d'en Bas. Veurem com es desenvolupa tot aquest procés.

Però, en qualsevol cas, el projecte del túnel no és quelcom nou o «inventat» pels tècnics actuals. Exactament té una antigor documentada de 120 anys.



grado arquitecto, don José Oriol y Bernadet». Aquest projecte unia ambdues línies a l'altura de Sils, vers Santa Coloma de Farners, Anglès, la Cellera, Amer, Sant Feliu de Pallerols, Sant Esteve d'en Bas fins a Olot. En total 177 quilòmetres des de Barcelona.

Els promotors d'aquest projecte escullen Sant Feliu de Torelló perquè és el punt més proper entre Vic i Olot. Tot plegat 33 quilòmetres i des de Torelló n'hi ha 87 a Barcelona, tot plegat 120. N'estalvia 17.

Ja en aquell moment s'apunta quin tipus de comunicació és la millor: el tren o la carretera. S'escull la comunicació ferroviària, per evitar els transbord de les mercaderies i també per un aspecte tècnic. I és en aquest punt que apareix el túnel de Bracons: «Para la construcción de una vía cualquiera desde Torelló a Olot, hay que salvar la divisoria entre los ríos Ter y Fluvià, divisoria que se eleva en números redondos 600 y 700 metros, respectivamente, sobre el nivel de los puntos que debe unir el camino, y estas alturas demuestran desde luego el considerable desarrollo que fuera preciso dar a la carretera para obtener regulares condiciones de viabilidad; al paso que tratándose de una vía férrea es posible por la perforación de un túnel disminuir muchísimo la altura a salvar entre

los dos puntos extremos». Segueix una descripció de la línia: Sant Feliu de Torelló - Sant Vicenç - Sant Pere de Torelló - coll de la Masia de Pigrau - coll de la Comptesa - la Vola - túnel de 1.332 metres - vall de Joanetes - vall de Puigpardines - vall de Sant Privat - Olot.

### El túnel de Bracons de 1879

Segueix una descripció detallada del traçat de la línia, des de Sant Feliu de Torelló seguiria per la vall del riu Ges, afluent del Ter i «penetrar en la llanura de Olot por el punto más practicable de la sierra de Santa Magdalena divisoria entre los expresados ríos Ter y Fluvià; pero como hemos indicado anteriormente que ella es de considerable altura y convendrá sea perforada por un túnel, es inútil indicar que la elección de paso a través de la divisoria es la cuestión esencial a resolver para el trazado que nos ocupa. Afortunadamente la dificultad de la elección no corre pareja con la importancia que tiene para el proyecto, pues un punto existe en la divisoria que no admite comparación con otro alguno respecto a la facilidad que proporciona para la realización de la obra, tal es el collado llamado de Llanses». Es prefereix aquest punt de Bracons, més a

l'esquerra, al pas del camí Olot-Torelló i avui transformat en carretera i al coll de Sant Miquel a l'esquerra, per oferir l'avantatge del túnel més curt.

La solució del túnel resulta evident: «Por un simple tanteo que se hizo se vió que con la perforación de túnel de unos 1.300 metros de longitud se podían dejar de salvar unos 250 metros de altura, lo cual obligaría por la parte de Olot solamente, a una mayor longitud de camino de más de ocho kilómetros: si aparte el gasto de construcción se tiene en cuenta el que representaría en la explotación este exceso de longitud no se dudará en decidir como más conveniente la perforación de un túnel». Aquesta realitat del túnel és el resultat de l'orografia. En efecte, Torelló se situa a 528,4 metres sobre el nivell del mar. La collada de Llances a 1.155 i Olot a 446. La diferència de nivell entre Torelló i el coll és de 626,5 metres i entre el coll i Olot de 708. La distància en quilòmetres Torelló-Coll de Llances és de 16 quilòmetres i entre el coll i Olot de 12 quilòmetres. En aquell moment la tècnica permetia un pendent de 30 mil·límetres per metre de via i, especialment des d'Olot, no es podien guanyar els 708 metres de desnivell.

Abans del carrilet de Girona a Olot (a la fotografia) s'havia projectat el d'Olot a Sant Pere de Torelló.



Lluís COMA

### El pressupost del túnel: 334.000 pessetes

Seguim amb l'informe tècnic que la companyia presenta, en el seu apartat econòmic: «TUNEL. En este capítulo figura un túnel de 1.332 metros de longitud y sección 3'5 metros de ancho por 5 metros de altura. El precio de mil reales que se fija por metro lineal está en perfecta consonancia con lo que han costado los túneles perforados en análoga roca para la construcción del expresado ferrocarril de San Juan de las Abadesas. Su importe total será 1.332.000 reales».

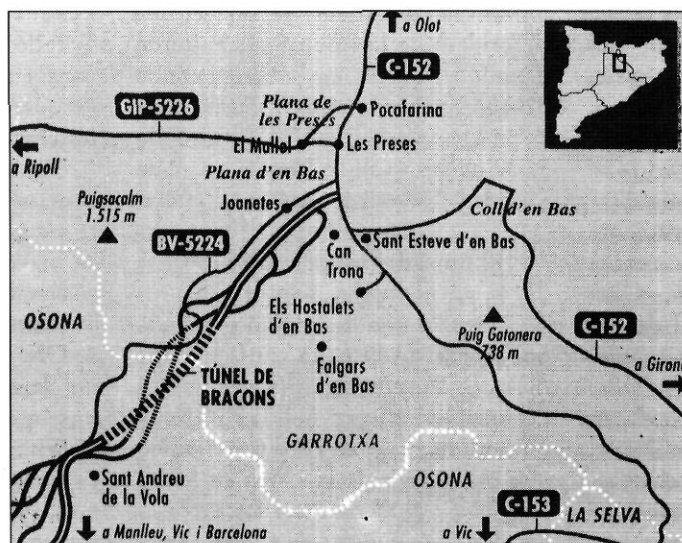
És a dir, cada metre perforat tenia un cost de 250 pessetes i el total del túnel, 334.000.

El cost per quilòmetre seria de 121.112 pessetes. El pressupost global de l'obra de Torelló a Olot era de 3.996.686 pessetes (inclou expropiacions, explanació, obres de fàbrica, túnel, estacions, tallers i casetes, vies, equipament de les estacions, passos a nivell, telègraf elèctric, accessoris, material mòbil, despeses imprevistes, direcció i administració de l'obra i el benefici industrial estimat en un 6%).

Els documents presentats per la companyia no obliden el tràfic de passatgers i mercaderies per justificar les possibilitats d' explotació.

### El projecte no va quallar

Tot seguint el procés administratiu, una vegada l'Ajuntament d'Olot presenta a la Diputació, juntament amb l'informe tècnic, la sol·licitud de subvenció, la Corporació, abans de concedir-li nomena una comissió que haurà d'avaluar la viabilitat del projecte. Són els diputats Antoni Mataró, del districte de Santa Coloma; Vicenç Cànovas, de Puigcerdà; Ignasi Bassols, d'Olot; Joan de la Creu Majuelo, de Figueres; Alexandre Rovira, de Girona, i Joan Torras, de la Bisbal, els que redacten el seu escrit informatiu en què s'assenyala que «parece anómalo en el fondo y la forma, la manera con que se acude a la Diputación en demanda de una subvención para aquella vía, siendo así,



Projecte actual del túnel de Bracons.

que todavía no existen ni estudios formales, ni concesión, ni proyecto». Igualment l'esdevenidor de la línia i, per tant, del túnel és qüestionat. La comissió «entiende ser muy hipotético que se construya dicha vía»; malgrat tot, recomana que es concedeixi la subvenció, encara que hi posarà condicions. La subvenció es farà a canvi de valors de la societat concessionària.

Igualment s'anul·laria l'ajut, si en el termini de dos mesos, després de l'acord, no se signava el contracte de concessió, si en un any no es presentaven els estudis tècnics definitius, si en sis mesos no s'encetaven les obres i si després d'un any de començat no s'hi havia invertit un terç de pressupost. Aquest acord va ser aprovat pel Ple de la Diputació de Girona el 6 de novembre de 1879.

Haurien de transcórrer exactament tres anys per recuperar el tema. La situació, almenys a nivell administratiu, és, com veurem, un xic sorprenent.

Cronològicament, figura en l'expedient una comunicació de la «Sociedad Ferrocarril de San Feliu de Torelló a Olot», de data 26 d'octubre de 1882, en què assenyala que ha hagut de superar un seguit de problemes, però que es troba «en perfectas condiciones para emprender los trabajos que constituyen todo el proyecto» i, per tant, demana que es mantingui la subvenció de 125.000 pessetes, concedida tres anys abans.

El 7 de novembre de 1882, els diputats olotins Ignasi Bassols i Pau Soler i el de Puigcerdà, Salvador

Vaquer, presenten un nou escrit en què demanen a la Corporació que recuperi aquella subvenció, assenyalen que, malgrat el temps transcorregut, la situació de les comunicacions d'aquelles comarques no ha canviat i expliquen que «si el repetido ferrocarril no ha empezado a construirse es a efecto de las contrariedades y vicisitudes por que han pasado los estudios y planos del proyecto, como es sabido desde la fecha en que se otorgó la subvención». Aquesta proposta és acceptada en principi pel Ple corporatiu del mateix dia i es nomena

una comissió especial per a estudiar el projecte, integrada pels diputats Ignasi Bassols, d'Olot; Pere Ordis, de Girona, i Vicenç Güell, de la Bisbal, que, el mateix dia 7, signen un document en què recomanen que no es concedeixi la subvenció, perquè «no existe la oportunidad que dice el gerente del ferrocarril de Torelló para obtener la subvención de 125.000 pesetas, que de hecho ha quedado anulada por el incumplimiento de las condiciones con que se concedió».

Però en un nou document datat el dia següent, 8 de novembre de 1882, els diputats Bassols, Ordis i Güell, juntament amb Fèlix Pagés i Salvador Vaquer, ambdós del districte de Puigcerdà, recomanen justament el contrari, és a dir, que es mantingui l'ajut. Diuen que el retard de les obres no és responsabilitat de la companyia concessionària i que es mantenen les situacions i condicions que van aconsellar aquesta obra i l'ajut de la Diputació. Les condicions seran semblants a les de 1879.

Aquest és el darrer document d'aquest expedient. Evidentment, no es va portar a terme la construcció de l'esmentat ferrocarril i tampoc el túnel de Bracons, que 120 anys després es manté com a projecte. Un projecte que no és altre, amb les modificacions tècniques corresponents, que el redactat fa 120 anys.

J. Víctor Gay és periodista