

MONOGRAFIC

aran

ATH DIA

Març deth 2007 · Numerò 12

ETH TUNEL DETH TEMPS

Universitat Autònoma de Barcelona
RC 1467 1/1938
Sèrie de Biblioteques
Biblioteca de Comunicació
i Hemeroteca General

Joan Cal arregraïc era complicitat de colaboradors e anonciaires dera revista.



PRÈMI TASIS-TORRENT ENTÀ ARAN ATH DIA

Eth 16 de març s'autregèren en Rubí es prèmis de comunicacion dera Deputacion de Barcelona. Eth guerdon mès veteran dera net ei eth Tasis-Torrent, damb XXVI edicions. Un prèmi damb dues categories: melhor trabalh periodistic publicat ena premsa locau e eth prèmi a ua iniciatiua periodistica o empresariau en airau dera premsa locau. E era melhor iniciatiua de 2006, ena opinion d'un jurat format per Salvador Alsius, Montserrat Armengou, Neus Bonet, Xavier Casi-



Toti es premiadi dera net.

nos, Antoni Esteve, Jordi Llonch, Josep Maria Martí, Josep Carles Rius, Joan Serrano, Joan Tapia e Francesc Triola, siguec era revista *Aran ath dia*. Eth prèmi, en tot coïncidir damb eth prumèr aniversari dera publicacion qu'auetz enes mans, ei eth melhor present que se mos podie hèr entà commemorar er eveniment. *Aran ath dia* s'afrentaue a ua vintea de publicacions de tot Catalonha, des que sonque tres arribèren ara finau: *Aran ath dia*, *La Fura*, de Vilafranca deth Penedès, "pes sòns 25 ans de premsa gratuïta en Penedès" e *El Ilaç* de Molins de Rei, pera sua excellenta trajectòria e evolucion professionau ath long de 50 ans". Fin finau, siguec eth suplement editat peth grop SEGRE qui s'emportèc eth gat ara aigua "pera sua bona factura editoriau e era qualitat coma suplement monografic escrit en lengua aranesa e que se distribuís per tot Catalonha". Joan Cal, director executiu deth Grop SEGRE, siguec er encargat de recuélher eth guerdon en ua net fòrça emotiva en qué tanben se reconeishec era trajectòria de Josep M^e Espinàs damb un prèmi d'aunor pes sòns ueitanta ans e ueitanta libres, pr'amor era sua amplia trajectòria coma columniste.

Aguest reconeishement en nòste prumèr aniversari mos a encoratjat a continuar trabalhant entà melhorar era revista que, a compdar d'aguest numerò 12, renauís eth sòn dessenh.

4



Cronica

Er esbaussament de cent mètres de tunèl provòque ua tempèsta politica.

per A.Sàez

16

Er expèrt

Solanes, president des enginhèrs de Lhèida, analise era situacion.

18

Sindic

Carlos Barrera demane melhores entà es infrastructures.

per Anna Geli

Dotze numeròs, un an

Eth 23 de març de 2006 eth Grop SEGRE presentèc eth primèr numerò dera revista Aran ath Dia ena sedença deth Conselh Generau d'Aran. D'açò ja hè un an. E èm tant illusionadi coma eth primèr dia. Arregraïdi pera bona acuelhuda des aranesi... e peth recent prèmi Tasis-Torrent dera Deputacion de Barcelona. Tanben un shinhau estonadi pera expectacion qu'a desvelhat era revista en territòri catalan. Ei eth nòste gran de sable entà hèr visibla ua realitat lingüística que, tot e èster recuelhuda peth nau Estatut, soent se desbrembe (o s'ignòre): Catalonha a tres lengües cooficiaus. E era lengua occitana n'ei ua.

22

Joan Riu

Eth baile de Vielha lamente era manca de consens politic ena Val.

per Anna Geli

26

Rebrembes

Manuel Melitón rebrembe es primèrs ans deth vielh tunèl.

per Alba Orrit

27

Nau tunèl

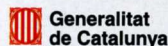
Er incident hè auançar eth bastiment deth nau tunèl de Vielha.

Edite Diari Segre, S.L.U.
Depòsit Legau: L-1160-05.



President: Robert Serentill Utgés.
Director Executiu: Juan Cal Sánchez.
Coordine: Anna Sàez Mateu.
Maquetacion: Anna Barcala Sirvent.
Impression: Lerigraf SLU.

Damb eth suport dera
Generalitat de Catalonha



e eth Conselh Generau d'Aran



e era colaboracion dera
Catedra d'Estudis
Occitans
d'era Universitat de
Lhèida

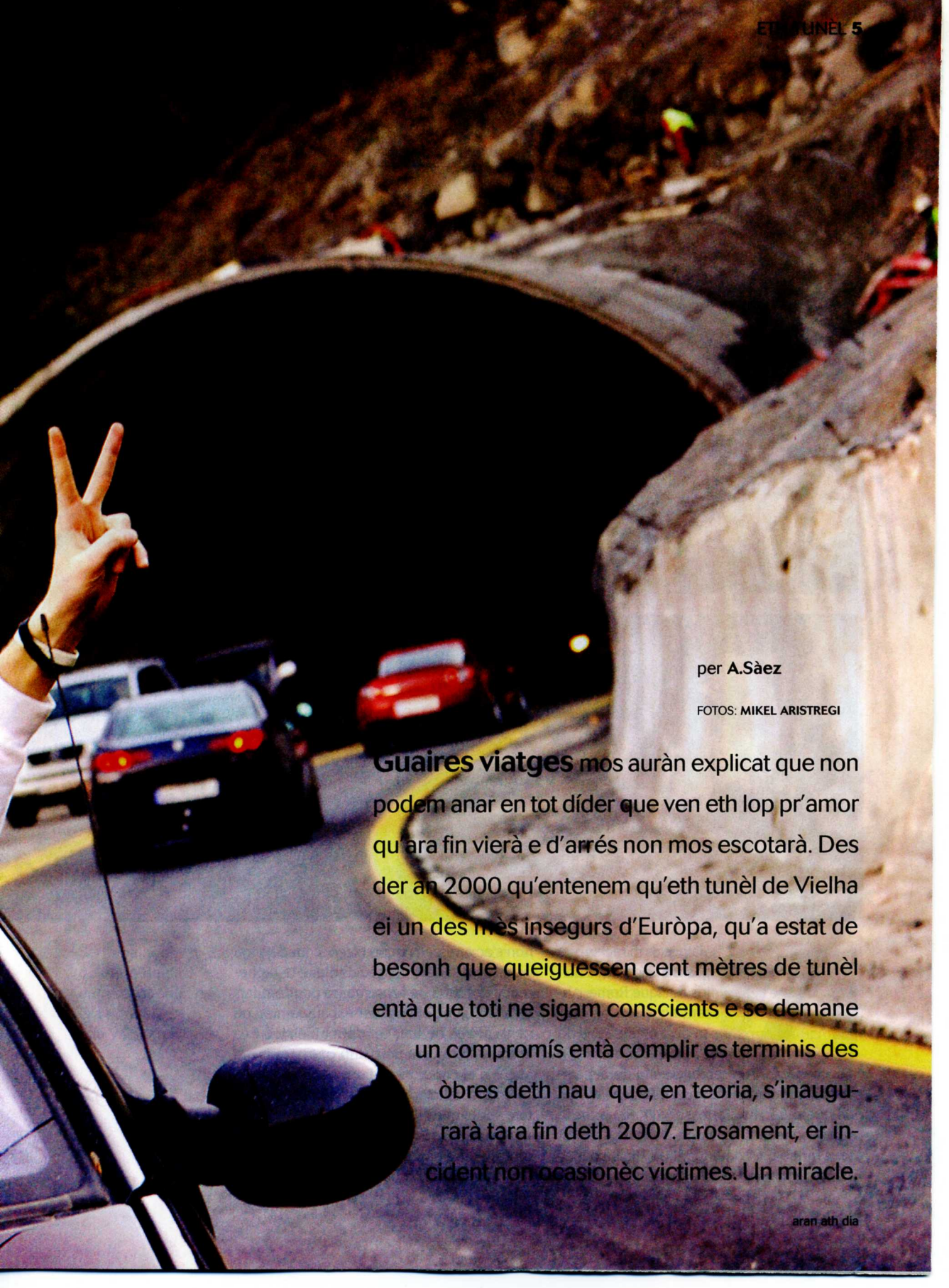


Collaboren en aguest numerò: Mikel Aristregi, Francèsc Boya, Aitor Carrera, Angelina Cases, Anna Geli, Xavi Gutiérrez, Eisharc Jaquet, A. Marqués, Maria Monge, Jèp de Montoya, Alba Orrit, Josèp Loïs Sans, Jordi Suïls, Xavier Ubeira e Andreu Vidal

Eth tunèl

ERA CRONICA D'UN
DESASTRE ANONCIAT



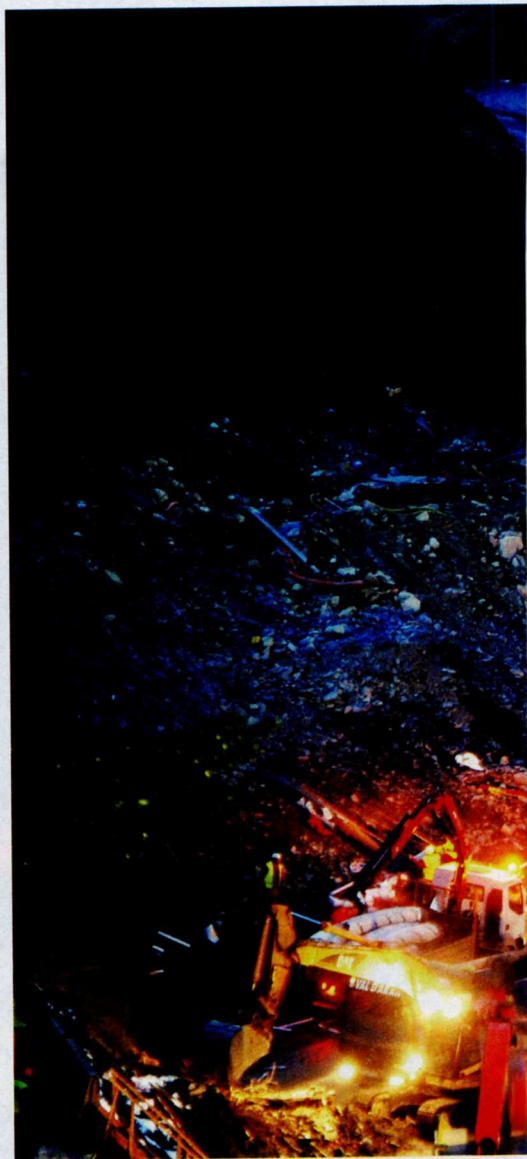
A hand in the foreground makes a peace sign from a car window. In the background, a tunnel entrance is visible with several cars driving through it. The scene is set at night or in low light, with the tunnel interior appearing dark and the surrounding area illuminated by some lights.

per A.Sàez

FOTOS: MIKEL ARISTREGI

Guaires viatges mos auràn explicat que non podem anar en tot díder que ven eth lop pr'amor qu'ara fin vierà e d'arrés non mos escotarà. Des der an 2000 qu'entenem qu'eth tunèl de Vielha ei un des mès insegurs d'Euròpa, qu'a estat de besonh que queiguessen cent mètres de tunèl entà que toti ne sigam conscients e se demane un compromís entà complir es terminis des òbres deth nau que, en teoria, s'inaugurarà tara fin deth 2007. Erosament, er incident non ocasionèc víctimes. Un miracle.

Eth barrament deth tunèl de Vielha pendent cinc dies metec de manifèst era impermeabilitat deth Pirenèu lheidatan, qu'a un deficit istoric de passi termierèrs entath transit rodat



A viatges es miracles que passen. Encara que non les ratifique Roma. Autant ei se siguec causa dera mair de Diu de Lorda (qu'ère eth sòn dia, com mès d'un rebrembèc) o dera mate-matica capriciosa der edart. Eth cas ei que s'a quauquarrès li auessen dit qu'ua tarde de dimenge en plea sason d'esquí podie esbaussar-se part deth tunèl de Vielha sense ocasionar n'ua leugèra engarrapada, d'arrés

non s'ac auesse creigut. E açò, com dejà toti es lectors saben, passèc. Eth dia 11 de he-reuèr de 2007 se rebrembarà pendent fòr-ça ans. Siguec eth dia der esbaussament de cent mètres de faus tet deth tunèl, lèu ena entrada dera cara nòrd. Eth que seguís ara seguida ei era cronica d'uns hèts que capvi-rèren era Val d'Aran pes consequéncies (de tota sòrta) que se'n derivèren.

Passauen pògues minutes des cinc dera tarde quan cedic aguesta visera de hormi-gon hèta enes ans ueitanta. Ère un des fòr-



Se trabalhèc de net e de dia entà recuperar era normalitat ena Val d'Aran.

ça pedaci que s'an hèt en tunèl des que s'in-augurèc en plea postguèrra, eth 1948. Aguest faus tet permetec plaçar es imprescindibles sistèmas de ventilacion ara hè vint ans. En un prumèr moment se pensèc qu'ère ua tragèdia. Rapidament, se creèc un gran dispositiu ena boca nòrd, damb espitau de campanha includit e sies ambulàncies de guàrdia. De hèt, enquiara maitiada non se sabec era erosa notícia que non i auie cap veicul atrapat jos es tones de tarçums. Mentretant, cinc cavadores trabalhauen contrarelòtge. I

auie fòrça trabalh a hèr. Trèir es tarçums, non cau didé'c, ère era prumèra, mès dempús calie desrocar lo qu'auie quedat en pè d'aguesta visera (cent mètres mès). Ère dimenge, com ja s'a dit, ara ora en qué tradicionaument comence era operacion tornada, e sonque se podie desviar eth transit peth pòrt dera Bonaigua (sense problèmes de nhèu aqueri dies) o per interior de França. Ei un caòs. Eth secretari d'Estat d'Infrastructures, Víctor Morlán, viatge tara Val d'Aran e anónce era dubertura d'ua investigacion entà de-



aran auri dia

Er esbaussament deth tunèl provoquèc una guèrra dialectica sense precedents enter eth Síndic e eth conselhèr Nadal. Fin finau, auec d'èster eth president Montilla qui metec patz



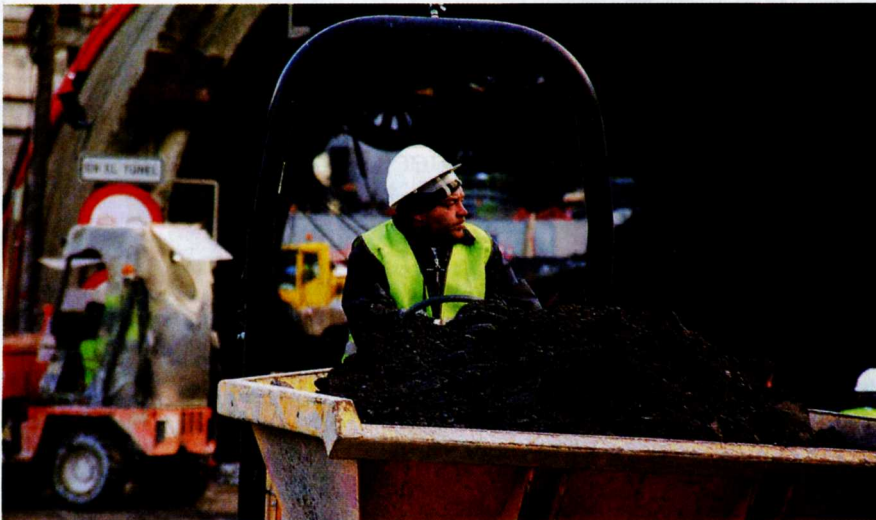
terminar es causes e es possibles responsabilitats. Eth conselhèr d'Interior, Joan Saura, tanben se desplace immediatament tara Val, atau coma eth delegat deth Govèrn en Catalonha, Joan Rangel. Entà condà'c en critàris diacronics, sembla qu'eth Govèrn d'Aran auesse estat fòrça ben acompanyat. Mès er esbaussament deth tunèl que crispèc eth clima politic com hège temps que non passaue.

PRUMÈRES CRITIQUES

As pògues ores der eveniment, eth Síndic d'Aran, Carlos Barrera, ja se mostrèc fòrça critic damb eth retard qu'acumule era òbra deth nau tunèl. "Se non s'auesse perdut un an non mos auríem quedat isolats". E asse-

Manòbres plaçant ues malhes ena montanha entà evitar esbaussaments.

gurèc que hège mès de dètz ans que s'insistís en besonh de bastir un tunèl modèrn e segur. Rangel e eth deputat Francèsc Boya sigueren es prumèrs en respòner. Toti dus acusèren d'electoralista a Carlos Barrera. Mès açò sonque siguec eth principi. A l'ondeman, eth conselhèr de Política Territorial e Òbres Publicas dera Generalitat, Joaquim Nadal, carguèc damb contundència contra eth Síndic Barrera, a qui acusèc de desleialtat ath govèrn catalan, d'auer pòga decència e de non èster en Aran en un moment tan critic coma eth der esbaussament deth tunèl. Tot açò ac didèc eth conselhèr Nadal en tot profiter ua intervencion en ua interpellacion parlamentària. Ei a díder, oficiaument. Era polemica qu'ei servida. Joaquim Nadal



cargauè pr'amor que quan eth cap deth govèrn aranès se planhie der an perdut enes òbres deth nau tunèl, soslinhaue que s'auien sentit soletí ara ora de demanar en Madrid que s'agilizèssen es procèssi. Barrera, segontes assegurèc eth madeish, volie arténher qu'era modificacion deth projècte non paralísèsse completàment es òbres. "Mos auem trapat fòrça soletí pr'amor que non auem comptat damb eth supòrt deth departament de Política Territorial e Òbres Públiques", higeç. Eth sindic asseguraue que s'era òbra auesse continuat "ja auríem tunèl nau" e, per autan, er esbaussament "auesse estat ua anecdòta". Joaquim Nadal tanben reitreguèc ath Sindic que non siguesse ena Val d'Aran en moment der incident. "A on ère eth conselhèr quan se produciè er esbaussament deth tunèl de Vielha? En contacte damb toti es servicis d'emergéncia. A on ère eth Sindic d'Aran? En tot hèr emplec legitim dera sua vida privada e, per autan, non ère en Aran, senon dehòra". E era causa seguic alugant-se. "Eth Sindic a hèt gestions dirèctes damb eth ministèri de Foment e a agut era pòga decéncia de qüestionar era accion deth Govèrn de Catalonha, quan eth madeish a actuat unilateralment e sense leiautat ath govèrn de Catalonha".

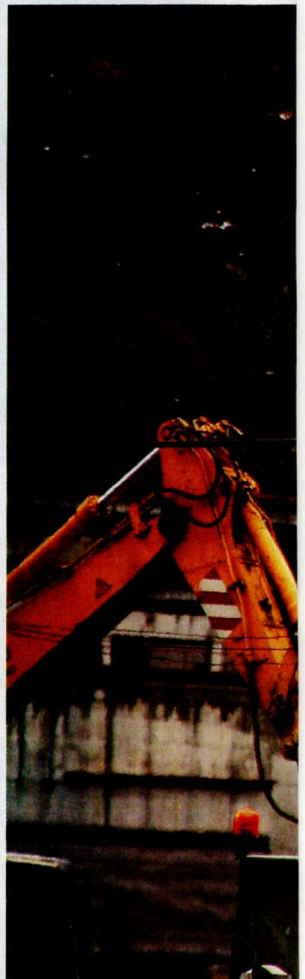
Carlos Barrera lamentèc que eth conselhèr Nadal "auesse perdut es papèrs" e envièc ua carta ath president dera Generalitat, José Montilla, entà demanar ua desencusa publica de Joaquim Nadal, atau coma

era dimission deth delegat deth Govèrn en Pirenèu, Víctor Orrit.

Pògui dies dempús, eth president Montilla arribauè en Aran. En teoria, se tractauè d'ua visita ja programada, mès es gèsti deth president s'interpretèren coma un assag entà passar plana e signar era patz damb eth Conselh Generau. Atau, Montilla assegurèc qu'ère pleament conscient qu'era configuracion orografica dera Val d'Aran hè qu'es comunicacions siguen fundamentaus e qu'ei peth dessús de totes es òbres qu'amie a tèrme era Generalitat, "atau coma es que hè Foment".

ERH COMPROMÍS DE MONTILLA

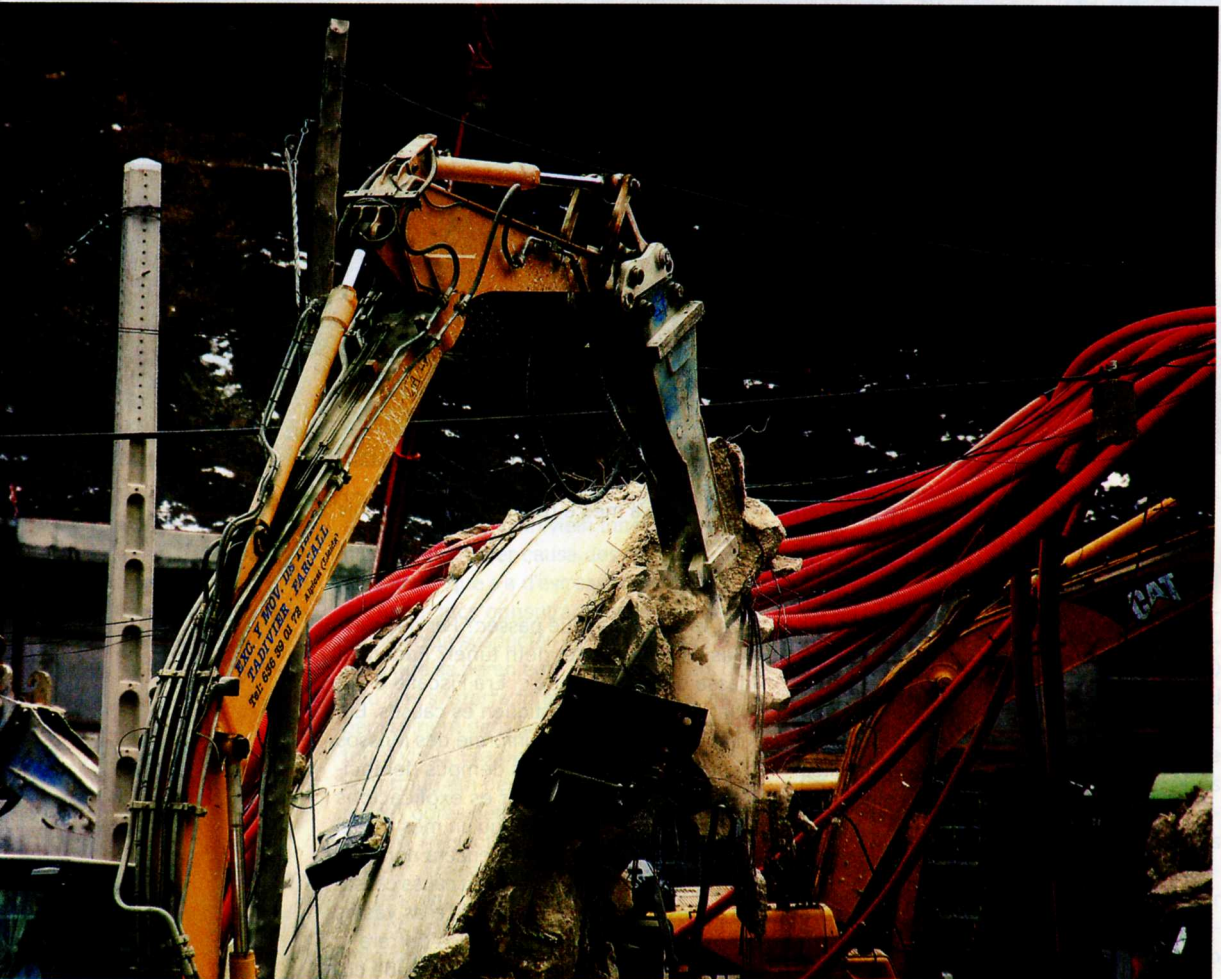
Eth president dera Generalitat tanben se comprometec a desvolopar "çò qu'establís er Estatut respècte ar Aran" e a debàter "ua naua lei entada aguest territòri" en tot escotar "totes es sensibilitats". Paralelament, eth Conselh de Ministres autorizèc a Foment a contractar es òbres complementàries deth nau tunèl de Vielha per un impòrt de 25.229.863,32 èuros. Aguestes òbres an de perméter adaptar ara normativa europèa es partides corresponentes ara ventilacion, er enlumenat, era alimentacion electrica, refugis e locals tecnicos e eth sistèma d'escandilhament d'incendis e tanben preven ua melhora dera seguretat dera bastissa de ventilacion dera boca nòrd e des desaiçgues d'andús costats. Aguest cambi d'actitud dilhèu tanben auie a veir damb es mòstres publi-





Eth sector estimèc fin finau es pèrtes en 1,2 milions d'èuros, segontes estimacions dera Confederacion Espanhòla de Transpòrts de Mercaderies

Maquinària pesada e obrèrs trabalhen pr'amor qu'er Aran recupèrera normalitat ben d'ora.



Encara i a fòrça trabalh a hèr. Des deth dia 5 de març eth tunèl se talhe ath transit des onze dera net enquias cinc deth maitin de dimenge a dijaus e ère previst qu'açò durèsse tot eth mes



ques de supòrt ath Sindic que se poderen veir pendent era redubertura deth tunèl. Se produisic eth diuendres 16 de hereuèr tàs 15.50 dera tarde, cinc dies dempús deth sinistre. Ua redubertura parciau entà torismes, caminionetes e autocars que se convertic en un acte festiu de reivindicacion dera identitat occitana d'Aran e de defensa dera figura institucionau que represente eth Sindic. Mès era redubertura parciau non significau, ne de bon tròç, qu'es òbres siguessen acabades. Encara i a fòrça trabalh a hèr. De hèt, des deth dia 5 de març eth tunèl se talhe ath transit des onze dera net enquias cinc deth maitin de dimenge a dijaus e ère previst qu'açò durèsse tot eth mes (e açò abantes qu'era darrèra nheuada ac compliquès-

se tot encara més e retardèsse es terminis fixadi).

ES CAUSES

Mès, exactament, qué passèc? Per qué s'esbaussèc eth faus tet deth tunèl? Encara ei massa d'ora entà sabé'c. Era Fiscalia e eth jutjat de Vielha n'investiguen es causes. Eth jutjat compde damb un informe des Mossos d'esquadra elaborat dies dempús der incident e demore conéisher es explicacions deth ministèri de Foment, qu'un mes e miei dempús der esbaussament encara non auie dat cap version oficial, era quau causa causau malestar enter es autoritats e es vesins aranesi. Eth Sindic d'Aran, Carlos Barrera, e diuersi geològs consultadi pes mieis de co-



**Era panoramica
mòstre era
magnitud dera
tragèdia.**

**Erosament non i
auec victimas.**

municacion an afirmat qu'er esbaussament dera boca nòrd deth vielh tunèl s'a produsit probablament per causa des òbres dera naua galeria, que s'a d'estrear ara finau.

Es tecnicos consultadi pes mieis de comunicacion suspècten qu'es movements de tèrra que se heren entà bastir uns pilars deth nau pas sosterranh aurién provocat er esbaussament deth solèr ena boca nòrd deth tunèl vielh. Era part en-honsada, ath delà, suportaue eth pes de materiaus e maquinària des òbres deth nau tunèl ena sua part superiora. Mès tot açò sonque son especulacionsson. Oficiaument, non i a cap explicacion per part deth ministèri de Foment e autant es vesins dera Val d'Aran coma eth jutjat qu'investigue er esbaussament demoren

eth prononciament des tecnicos deth ministèri.

ETH CÒST ECONOMIC

Çò qu'òc que se sap ei guaire a costat er incident. Eth Grèmi de Transportistes de Lhèida denuncièc ues suberdespenes d'un 30 per cent per causa deth barrament deth tunèl de Vielha pendent sèt dies (era infraestructura se dauric tàs cinc dies entàs torismes e tàs sèt entàs veïculs pesadi), donques qu'es camions articulats aueren d'utilizar vies alternatives per França entà transportar es mercaderies. Aguestes rotes alternatives incrementèren logicament es despenes per carburant e peatges de quauques vies franceses, e, ath delà, quauqui viatges que damb



eth tunèl se curbièn en un dia, en durèren dus, damb era corresponenta despèna en concèpte de dietes. Eth sector estimèc fin finau es pèrtes en 1,2 milions d'èuros, segontes estimacions dera Confederacion Espanhòla de Transpòrts de Mercaderies e anoncièc qu'estúdiè demanar compensacions per uns perjudicis que non sonque an afectat as transportistes, senon tanben as productors.

D'ua auta manèra, es servicis de transport public e es sanitaris tanben se vederen afectadi logicament per esbaussament. Quauqui pacients aranesi que seguissen terapies en Lhèida aueren de gèsser ua ora abantes entà compensar era pèrta de temps deth pas pera Bonaigua, mentre que pacients dera Ribagòrça qu'auien d'anar a especialistes

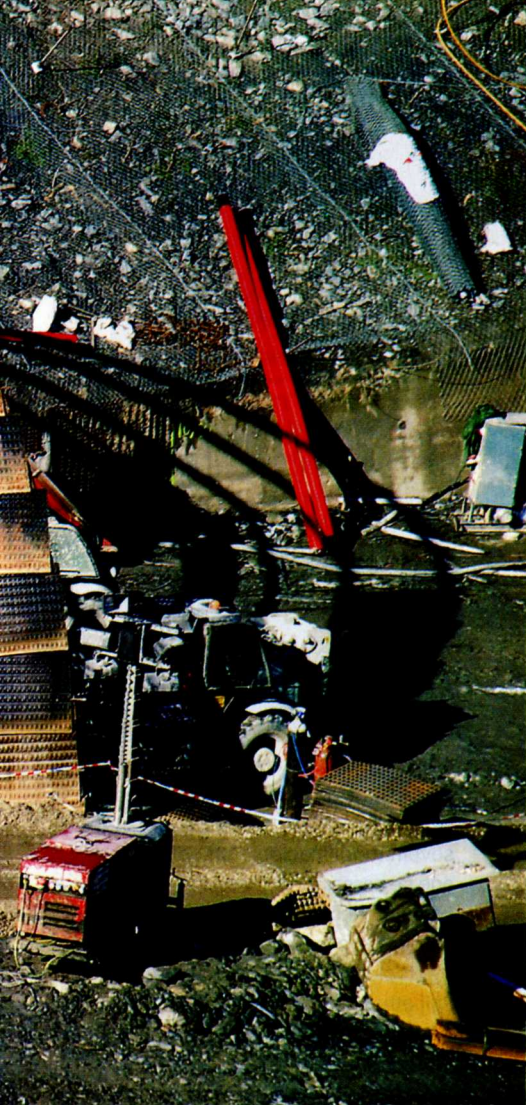
der espitau de Vielha aueren de reprogramar en espitau de Tremp. En çò que tanh es emergéncias s'aueren d'atier damb elicotèr o ben des de França.

PIRENÈU IMPERMEABLE

Eth barrament deth tunèl de Vielha pendent cinc dies metec de manifestè era impermeabilitat deth Pirenèu lheidatan, qu'a un deficit istoric de passi termierers entath transit rodat. En toti es sòns 450 quilomètres de longada sonque n'a 35 de tunèls, mentre qu'enes Alps, per exemple, n'i a mès de 300. Enes extrèms deth Pirenèu era còta ei fòrça mès baisha qu'en centre, a on i a fòrça montanhes de mès de 3.000 mètres que constituïssen era termièra naturau damb França. Per aguesta rason es passi dera Jonquera, en

Era carcassa dera visera de hormigon semble er esquelet de bèra bèstia preistorica.

Dempús de cinc dies, es aranesi convertiren era redubertura deth tunèl en un acte de supòrt ath sòn cap de govèrn e de reivindicacion dera identitat occitana d'Aran



extrèm orientau, e d' Irun, en occidentau, an fòrça mès istòria qu'es centraus. Enter aguesti i a es de Roncesvalles, Velate, Somport (aué damb un modèrn tunèl de 8,6 quilomètres), Bielsa, Vielha-Les e Cadí-Puymor (que ja non foncione coma transpirinenc) e Puigcerdà-Puymorens. En Lhèida se manten aué era madeisha situacion que i auie quan se dauric eth pòrt dera Bonaigua er an 1924 autanplan eth projècte de daurir ua gessuda enquia Saint Giron per Salau ei dera madeisha epòca qu'eth projècte ferroviari de Canfranc.

I a agut diuèrsi projèctes entà trèir es comarques deth Pirenèu lheidatan deth sòn isolament, com ara eth mencionat de Salau o eth de Tor, a banda dera prolongacion deth tren de La Pòbla enquia França, sense desbrembar eth tunèl dera Bonaigua e es de Xerrallo-Malpàs e Cantó, ena carretèra N-260. Eth tunèl de Salau, un projècte reivindicat pera Cramba de Comèrç de Lhèida, a estat escartat peth moment pera Generalitat pr'amor que non s'a considerat ua òbra ne "prioritària" ne "basica" entà Catalonha, segontes eth secretari de Mobilitat deth Govèrn, Manel Nadal, entà qui prumèr s'a de melhorar era N-230 e er Èish Pirenenc e s'an d'acabar es projèctes dera C-14. En çò que tanh ath tunèl dera Bonaigua, eth govèrn l'a previst en Plan d'Infrastructures deth Transport 2006-2026. En çò que respècte ath pas en Andòrra pera Vall Ferrera e Tor, era Deputacion de Lhèida a recuperat recentament un antic projècte entà melhorar eth pòrt de Cabús e amassar damb Pal-Arinsal damb er includiment ens, a part des èishi ferroviari Canfranc-Somport (que ja a un tunèl d'uns cinc quilomètres en sòn darrèr tram). Fin finau, eth plan entà portar eth tren de La Pòbla sembla peth moment escartat e çò que se plantege ara ei alongar-lo enquia Seu. Sembla qu'era manca d'infrastructures ei, definitivament, causa deth passat.



PARLE ER EXPÈRT

VÍCTOR SOLANES, president deth Collègi d'Enginhèrs de Camins, Canaus e Pòrts de Lhèida, respon as preguntas qu'a generat er esbaussament deth tunèl de Vielha e parle tanben deth bastiment deth nau.

Ia informes que diden qu'eth tunèl de Vielha ei çò de mès insegur d'Europa. Per qué?

Efectivament, un estudi fòrça seriós elaborat peth RACC er an 2000 a on s'analissauen dispairens tunèls europèus metie de manifèst qu'eth de Vielha ère çò de mès insegur. Eth perqué qu'ei plan simple: ei ua infraestructura que se projectèc eth 1926, dus ans dempús qu'eth rei Alfons XIII visitèsse era Val d'Aran pera Bonaigua e se li demanèsse un tunèl. Dispairens vicisituds heren que s'in-augurèsse fòrça mès tard, eth 1948, mès eth projecte ei fòrça vielh e açò hè que sigue un tunèl obsolet, completament desfasa.

Era inseguretad a (o pòt auer) quauquarren a ve-ir damb er esbaussament?

Dirèctament, non. De hèt, çò que s'a esbaussat qu'ei un faus tunèl dera

boca nòrd. Ei un element exterior, accessòri, que se creèc fòrça dempús qu'eth tunèl entà plaçar-i elements de ventilacion.

Qué supausèc entara epòca un tunèl coma eth de Vielha. Tecnicament, era òbra deuerie èster tot un prodigi damb es mies de qué se dispausaue alavetz.

Cèrtament, entad aquera epòca si-guec un prodigi dera enginheria. Si-guec ua òbra plan importanta, d'ua complexitat màger. Aué qu'ei completament obsolet donques que, erasament, i a agut ua gran evolucion tecnica. Se pòt díder que se hec en temps dera preistòria dera enginheria e eth resultat, totun açò, si-guec mès que corrècte.

Eth nau tunèl acumule fòrça retards. Son inevi-

tables pera magnitud dera òbra o ben aubedissen a d'outes question?

Jo enteni que s'era execucion des òbres deth tunèl nau s'a alongat mès deth previst ei per dues rasons. D'ua banda, pera pròpria complexitat dera òbra, pes condicions geomorfiques e hidrografiques des terrenes, es modificacions deth projecte entà melhorar era seguretad des installacions... Mès, d'ua auta manèra, era administracion publica a uns procèssi intèrns fòrça lenti que hèn que quinsvolh modificacion d'un contracte age de passar fòrça filtres, fòrça aprobacions. Açò ei positiu, pr'amor que garantís era transparéncia des contractacions, mès hè que sigue pòc agil eth procès. Se creen ues inercies que hèn que tot s'alongue. Non creigui que sigue falta d'arrés concret pr'amor qu'ath darrèr deth tunèl i a boni professionaus.





Coma enginhèr, quines son es dificultats d'ua òbra d'aguestes característiques? Evidentament, non se tracte sonque de horadar era montanha, non ?

Era grana dificultat d'aguesta òbra, ath delà des complexitats idromorfològiques deth terren que cau horadar, ei era fòrta exigéncia en matèria de seguretat que cau complir.

Malerosament, an passat causes terribles en tunèls europèus que hèn qu'ara ajam mès en compde era seguretat. I a d'auer ua gestion tecnica deth tunèl eficaça e totaument centralizada de grana complexitat.

I a bèth tunèl modèl (en Espanha o dehòra) que cre que s'aurie d'auer coma referent?

En Espanha i a un tunèl enquia cèrt punt pròplèu qu'ei un modèu a seguir. Parlam deth tunèl de Somport, en Pirenèu aragonés. A ues característiques similares e s'a resolut tot fòrça ben. Ei un tunèl omologable a çò que se hè aué en dia en Euròpa. Ua òbra fòrça adequada ath sòn temps, ath volum de transit que circule pes carretères

Eth Pirenèu catalan ei eth mens permeable. Era melhora des comunicacions prepau-se massa dificultats techniques?

Òme, es dificultats techniques son salvables, plan segur. Eth problèma, mès lèu, ei qu'es vesins deth nòrd non an massa interès a comunicar-se damb es deth sud. Sonque cau veir eth pòc interès qu'a França en connectar era linha ferroviària de nauta velocitat

entà saber que non s'apostarà jamès per un tunèl transtermierèr.

Es Alps son eth modèu a seguir?

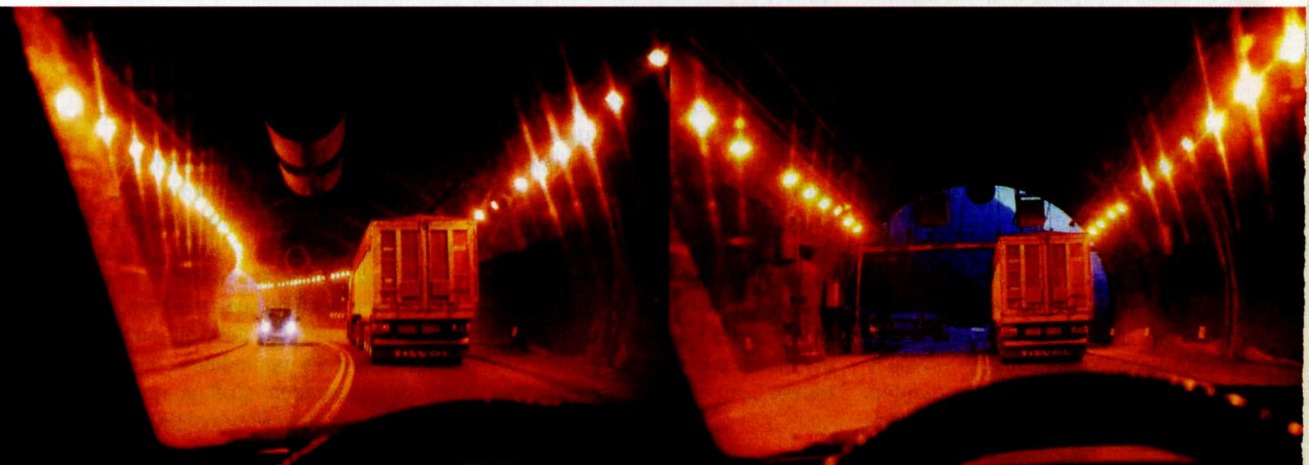
Es Alps poderien èster un modèu, mès non ac son pr'amor que, precisament aci es interèssi politics son radicalament disparièrs. Es vesins de andús costats dera montanha vòlen comunicar-se. Aci a çò non passe.

Era pression des lobbies ecologistes ei excessiva?

En Espanha i a ua pression excessiva. Non sonque des ecologistes, senon de çò que s'apèra er efècte NIMBY (Never in my backyard o jamès en pati deth darrèr de çò nòste). A jo me semble excessiu eth pes de quauqui collectius ena execucion d'òbres publicques qu'an passat toti es filtres legaus

Aran a bèra alternativa viabla ath tunèl de Vielha (parlam des d'ua enguarda ipotetica)?

Eth tunèl de Vielha qu'ei era melhor opcion. S'a d'apostar fòrt per aguest tunèl pr'amor que quinsevolh auta opcion aurie un impacte massa gran. Sincèrament, pensi qu'aué en dia non i a ua alternativa viabla.



CARLOS BARRERA

SINDIC D'ARAN. Er esbaussament deth tunèu metec en evidéncia es mancances e es interèssi des dièrsi Govèrns implicadi. Era singularitat d'Aran e eth sòn paisatge, ei era luta des aranesi front era intercomunicacion viària damb Euròpa qu'ei çò que priorize eth Govèrn Centrau, en tant qu' eth Govèrn catalan hè de miejadèr. Ei tant dificil cercar un tèrme miei e de sens comun entà toti?

per Anna Geli

FOTOS: MIKEL ARISTREGI

“Sò ua persona que pensi qu'en tot parlar e dialogar mos auem d'enténer”

Un grèu incident servic entà hèr visibla era inseguretad e era precarietat deth vielh tunèu de Vielha. Com s' explica qu'era Va non sigue melhor comunicada?

Era prumèra dificultat qu'ei era dualitat d'administracions responsables des accèsi entara Val d'Aran. Per un costat, auem era N-230 qu'ei responsabilitat deth govèrn Centrau, e per un aute, era C-28 qu'ei responsabilitat deth Govèrn dera Generalitat, totun er eish principau entà nosati ei era N-230. En an 2002 se metec era prumèra pèira simbolica entara perforacion deth nau tunèu de Vielha, e des d'aqueth moment enquia ara, non i a auut cap formula entà facilitar informacion ara Val d'Aran. Pensi qu'ei ua manca totau de sensibilitat e d'etica de non auer informat, prumèr as autoritats dera Val e dempús as sòns ciutadans, dera evolució d'aguesta òbra. En an 2005 mo'n entererem qu'aguesta òbra quedèc parada, de manèra que mos despla-

cèrem tà Madrid entà comunicar-li açò ath secretari d'Estat d'Infraestructures (que desconeishie qu'es òbres en aqueth moment èren paralizades). Un an mès tard, se repreneren es òbres, mès tanpòc se mos didec arren. Aquiu que comencèren es òbres de superficia on i auie un campament d' òbres exteriores que depenien deth nau tunèu de Vielha e qu'ocupauen tota era vòta d' aguesti 150 mètres e a on tanben s' i èren catacions lateraus ath cant deth tunèu. Dempús der incident, encara ara non auem entenut a cap responsable deth ministèri díder, qué ei çò que passe e quin nivèu d'avança a era investigacion sus es causes d' aquest en-honament. Totun, çò de mès important ei que non auem auut de lamentar cap victima.

A denonciat en dièrses ocasions era paralizacion des òbres deth nau tunèu. Com ei que se retarde tant

ua comunicacion tan plan necessària?

Dempús der esbaussament hérem un escrit ath grop parlamentari de Convergència e Union en Senat e en Congrès des Deputats entà que hèsen ua interpelacion ara ministra, auem de besonh explicacions deth per qué d' aguest retard long des òbres, era responsa dera ministra siguec era modificacion d'un projecte. Auem demanat ua còpia d'aquera modificacion a trauèrs deth Senat e veiram s'aqueth modificat existís, pr'amor qu'ara, lèu ne dubtam.

Com an afectat es talhs qu'eth ministèri portarà a terme pendent era naua reconstruccion dera galeria esbaussada?

En çò que tanh ad aguesti talhs previsti en orari nocturn, que son a compdar des 11 deth ser deth dimenge enquias 5 dera maitiada de toti es diuendres, entenem qu'ei ua afectacion fòrça grèu ara normalitat. Evi-



Generalitat, titular dera carretera C28 en pas peth Pòrt dera Bonai-gua?

Entenem qu'era situacion vial dera Valntenem qu'era situacion vial dera Val d'Aran ei pro complicada e aguesta complexitat ja deu auer hèt a reaccionar as titolars deth Departament de Politica Territorial. Supòsi qu'era mesura d'emergéncia que se prene en moment der esbaussament, d'incrementar eth numerò d'efectius entà garantir la circulacion peth Pòrt se mantierà enquia que non agen acabat aquestes interrogacions d'orari nocturn.

De tota manèra, nosati ja non insistim mès pr'amor qu'entenem que des deth Departament de Politica Territorial son capacitadi entà incidir en lo que considèren que son es sòns airaus d'actuacion e pensi que cada un ei responsable e a d'exercir es sues responsabilitats. Totun, en moment der esbaussament, eth Conselhèr Joaquim Nadal, qualifiquèsse aqueth moment com un "episòdi".

Eth conselhèr Nadal tanben l'acusèc de desleialtat ara Generalitat. En Barcelona s'enten era autoritat deth Conselhèr Genau?

Aguest ei un gran problèma e non la patim sonque ara, senon que ja la portam arrossegant enes darrèri quatre ans de manèra fòrça evidenciada. I a un gran desconèishement per part des departaments der actuau Govern dera Generalitat damb er Aran, aguest respècte institucionau e aqueth saber hèr des ans tà darrèr la trapam en falta e per tant, aguest ei un des rèptes de futur. En çò que tanh

as acusacions e es qualificatius qu'empleguèc eth Conselhèr Nadal des dera tribuna deth Parlament, considèri e mantengui que siguèren dehòra de lòc e desmesuradi, atau que non les pogui absolutament compartir. Non en compartisqui cap des dus; eth primèr, se bèra intuticion a estat tostemp leiau ara Generalitat de Catalonha a estat eth Govern d'Aran, e eth dusau, era decéncia dera persona; jo sò fòrça coerent damb es mèns principis moraus e damb era mia trajectòria de vida, autan abantes dera politica coma desde que sò Sindic dera Val. Coma me diguec personaument eth Conselhèr Nadal, auïem de considerar qu'aqueri hèts non auien arren a veir damb nosati, donques era sua intervencion en Parlament ère per d'auti motius, mès qu'en aqueri moments se perdèren es papèrs. Jo sò ua persona que pensi qu'en tot parlar e dialogar mos auem d'entèner. Pr'amor d'açò acceptèc es explicacions deth Conselhèr Nadal, e aqueth "episòdi", coma eth la qualifiquèc, pera mia part ja ei desbrenbat.

UA l'acusèc d'auer-se opausat ara construccion deth nau tunèu. Ei açò vertat?

Non. Auem recelhuda tota era documentacion de premsa escrita des der inici deth plaçament d'aquera primèra pèira en 2002 e tostemp, absolutament tostemp, nosati didième avèrtiem ath Ministèri que damb era construccion deth nau tunèu de Vielha s'auie d'auançar paralelamente ena defincion deth traçat dera N-230 des dera boca nòrd deth tunèu,

dentament qu'auem resolut eth tèma des emergéncies e de quinsevolh situacion grèu, mès açò non deïshe de damnatjar aquera libertat de moviment des persones. Ath delà, era informacion qu'auem rebut enquia d'aguest moment ei que, a ores d'ara, eth ministèri non sap coma resòler era construccion d'aguesti nau 80 mètres de tunèu, non saben se serà un tunèu metallic, de beton, o se quina serà era durada des òbres. Segontes sabem, nosati seram informadi damb uns comunicats per escrit en tot informar-mos des setmanes de paralizacion dera programacion dera òbra. Mès eth primèr efecte d'aguesta improvisacion ja l'auem auut e siguec que, ère programat eth talh d'òbres entà ua setmana, mès as dus dies desmentissen e la desplaçen enquia mès tard.

Damb aguesti talhs nocturns deth tunèu, quina mesura a pres era Conselheria d'Òbres Publiques dera

CARLOS BARRERA:

"I a un gran desconishement per part der actuau Govèrn dera Generalitat damb er Aran. Un des rèptes de futur ei recuperar aguest respècte institucionau"

enquiara termièra francesa perque senon poirie transformar era Val d' Aran sonque en un corredor de transport pesat damb un dinamisme diferent ar actuau e un perjudici plan grèu coma destinacion toristica potenciau. Mès jo tanben voi rebrembar ara oposicion que, aqueth dia deth plaçament dera pèira tota era premsa parlaue, sustòt, des granes mesures de seguretat damb es que compdarie eth nau tunèu de Vielha e a jo personalament, çò que mès me desconcèrte ei qu'eth tunèu se mantenguec barrat pendent un an, donques siguec de besonh hèr precisament ua modificació tanhent as òbres de seguretat. Açò qu'ei lo qu'a nosati mos hè a dohtar.

En ua entrevista damb Mònica Terribas assegurèc qu'en ahèrs d'interès generau non aurie problèmes entà entèner-se damb es sòns rivaus politics. Quini son aguesti ahèrs enes que serie dispausat a hèr front comun?

Es pròplèus quate ans seràn fonamentaus e decisius entara Val d' Aran. Çò de madeish qu'en darrèr plen deth Conselh Generau s'aprovèc de tier en consideracion era creacion d'un camp de gòlf de titularitat publica atau coma tanben se tenguec en consideracion er institut aranés der abitatge tara promocion de viuenda a bon prèt. Aguesti son ahèrs estrategics de pais, un aute fòrça important ei que serà de besonh hèr ua naua lei de règim especiau entath nòste pais, e negociar tanben un sistèma de finançament qu'aurà d'èster aprovat peth Departament e Ca-

talonha, qu'aleujarie e neuririe eth Conselh Generau entà poder exercir de forma eficaça e competenta es traspassi qu'auem recebut, hèt qu'a de redondar en ua major qualitat de vida entàs aranesi. Aguesti que son dus ahèrs plan importants atau com era definicion de quin ei eth traçat dera N-230 des dera boca nòrd deth tunèu enquiara termièra francesa a on mos cau èster toti d'acòrd. Un acòrd que nosati cerquèrem er an 2000- 01 damb toti es ajuntaments aranesi e qu'ara la cau mantier damb toti es grops politics. Donques toti aguesti ambits que mos an de definir estrategicament, autant de comunicacion coma es que mos an de definir ena nòsta singularitat laguens de Catalonha, com ei era capacitat de fòrça mes autogovèrn. Son elements clars enes que toti auem d'anar amassa.

Eth Conselh prepausèc hè uns ans era contruccion d'un tunèu entre Casau e Es Bòrdes que permetèrie ua via rapida pera Val segregada dera N-230. Seguís en pè?

Aguest projècte entà nosati ei completament fonamentau e viu. D'aqueth projècte n'i a ua còpia en ministèri de Foment en Madrid e ara hè 15 dies, apruprèt, que se ne hec arribar ua còpia ath Departament de Politica Territorial dera Generalitat damb un escrit dirigit ath Conselhèr, Joaquim Nadal, a on i didie qu'aqueth ère eth projècte desirat pes ajuntaments d'Aran e peth Conselh Generau, que l'acordèc en darrèr plen deth Conselh Generau. Era alternatiua que presentèrem ère aqueth tunèu e d'au-

ti trams petiti de tunèus d'ua via totaument segregada der actuau traçat, en tot mantier era carretèra actuau com era via de comunicacion interior dera Val e era distribuïdora der accés a toti es nuclèus que mos trapam des de Vielha enquiara termièra.

Era futura autovia dera N-230 a d'arribar enquiara Aran?

Non. Eth projècte iniciau que plantejauè eth Ministèri, alavetz governat peth PP, ère construir ua autovia des de Lhèida enquiara termièra francesa. Çò que nosati prepausèrem ère era alternativa presentada ath ministèri; s'eth tunèu ei de tres vies, non a cap sentit qu'era boca nòrd deth tunèu sigue autovia. Donques que nosati prepausèrem e mantenguem ei ua carretèra damb ua via de circulacion en cada sentit e damb un trepadèr de mètre e miei qu'en quinsevolh moment pogue èster adaptable, mès qu'en tot cas tostemp sigue carretèra e non pas ua autovia. De moment, eth ministèri mos a confirmat qu'ei autovia enquiara Areny, totun, es tecnicos deth ministèri aconselhauen qu' era autovia arribèsse enquiath Pònt de Suert, entà dar-li sens ar eish deth Pirenèu. Alavetz donc, eth tram convencionalu aconselhat pes tecnicos serie hèr ua carretèra nacionau des deth Pònt de Suert enquiara termièra francesa, mès er ambit politic deth ministèri semble que ja a pres era decision d'acabar damb era autovia en Areny. Eth madeish secretari deth ministèri de Foment, Victor Morlan, reconeishie quan entre en foncionament eth

entrevista



nau tunèu de Vielha, lèu s'artenherà as 1.000 o 1.200 camions per dia per actuau traçat dera carretèra, ua causa que nosati consideram qu'ei un perillh permanent.

Son de besonh mès tunèus en Pirenèu catalan? Que ne ditz deth tunèu que demanauen es palharsi en Pòrt dera Bonaigua?

Eth Palhars des de hè fòrça ans que reivindique eth besonh de conexion damb Aran a trauèrs deth Pòrt dera Bonaigua e nosati tostemp auem dit qu'aguest ère un ahèr a on eth Palhars auie de continuar lutant pr'amor qu'es que mès interessadi son en aguesta permeabilizacion son es palharsi. En moment que passèc er incident deth tunèu de Vielha, a tornat a gèsser ath dessús dera taula que quinsevolh melhora d'infrastructures acabe en tot enriqueir es territòris que comuniquen, mès tostemp qu'aguestes comunicacions apòrten un increment deth torisme. Mès çò que mos pòt passar a nosati damb eth nau tunèu de Vielha e era futura mielhora dera N-230 ei que mos convertiram en ua part d'un corredor de transpòrt pesat. Era mielhora dera carretèra nacionau, tot e èster de besonh, a de comportar ua decision valenta entà decidir era sua resolucion tecnica a trauèrs dera Val d' Aran, sustot entà que non sigue eth nòste en-honsament coma destinacion toristic. As aranesi mos tòque de lutar damb tota era nòsta fòrça e conviccion eth traçat dera N-230 e as palharsi, les tòque lutar damb tota era sua conviccion era C-28.

JOAN RIU

DEUANT DERA DUBERTURA, fin finau, deth demorat nau tunèu de Vielha, era carretèra nacionau 230 torne a lhèuar pòurs entre es vesins d'Aran, que cerquen, sigue pera via que sigue, ua solucion entà esvitar eth futur pas de mès de 1.000 camions diaris damb materiaus perilhosi peth laguens des sòns pòbles. Ne parlam damb er alcalde de Vielha, Joan Riu.

per Anna Geli

FOTO: MIKEL ARISTREGI

“Ei domatge que ne en moments de crisi i age consens politic”

En tot tier en compde er enorme transit que supòrte eth tunèu, com ei que tarde tant en acabar-se eth nau?

Efectivament, ei incompreensible saber eth perqué, sustot quan ja sabíem hè ans qu'eth vielh tunèu ère tan perilhós, includit ena Union Europèa èren coneishedors e avertits sus era fluïdesa e perilhositat des camions que suportae tant eth tunèu coma era nacionau 230. D'un aute costat, se comencèc a hèr hè pòc temps pr'amor que ja i auie un projècte, mès non s'auie contemplat çò de mès importat, qu' èren es sistèmes de seguretat, aquera qu'ei era rason deth retràs. Iniciaument aguest ère un tunèu d'uns 138 milions d'euros, e damb aguesti projèctes de modificacion an passat a uns 189 milions d'euros. Donc, ei cèrt qu'a estat un retràs, mès tanben ei de besonh qu'era infraestructura age es mielhors condicions possibles entà ua dubertura finau segura.

Non a estat un bon an entath torisme. Er incident deth tunèu a estat ua auta preocupacion entàs toristes o, lèu ath contrari, non s' a notat guaire?

Era incidència non s'a notat guaire pr'amor que sigueren pògui dies erosament. A nivèu toristic e un viatge hètes es prumères reunions d'emergència, s'artenhec era conclusion que sonque i aurie problèmes, poderíem díder grèus, s'eth diuendres non s'auèsse podut daurir era via, ja qu'era N-230 ei eth principau eish d'entrada entara Val, e ena dimenjada era fluïdesa peth tunèu ei molt abundosa. Segontes eth Grèmi d'Ostaleria, era gent de dimenjada ja ère consolidada enes otèls e era incidència non se notèc guire. En d'audi ambits, sustot es transportistes, trapèren mès incidències ja qu'auien de dar eth torn peth Pòrt dera Bonigua, mès tanben siguèren informadi e non sigueren massa dies.

Es comunicacions dera Val son sufisentes?

Intteriorment podariem díder que òc son sufisentes, mès pensi que çò que non mos podem perméter coma pais e coma territòri toristic en aguesti moments ei era grana aflluència de tranpòrt pesat que passe cada dia pes nòsti carrèrs. Ua des preocupacions qu'è ei pensar en que dempús deth foncionament deth nau tunèu era rèsta d' infraestructures continuen en tot èster igual qu'ara, ei a díder, aumentarà eth transit de camions en uns 700 diaris, mès es d'autes infraestructures continuaràn igual, e es problèmes se traparàn en Vielha, mès tanben en Les e Bossòst. Pera transcendència d' aguest ahèr tan preocupant, personaument anè a demanar ath ministèri de Foment hèr ua variant de Vielha entath pas alternatiu de toti aguesti camions.

Eth Conselh Generau portèc ath ministèri de Foment era que cre-



die era mielhor des possibles alternatiues dera N-230.

Tostemp, quinselvolh iniciatiua que sigue positiva entara Val d' Aran o entath pòble de Vielha en particular, er ajuntament deth caplòc balharà supòrt ath Conselh Generau enes ahèrs que siguen. Mès tanben voleria soslinhar que siguèsse ath revès, ei a díder, que quan i a un besonh deth pòble de Vielha, entenessen qu'eth sòn baile a eth dret de suenhar dera mielhor manèra es besonhs deth sòn pòble e en aguest cas, es alternatiues dera N-230 que compòrte eth pas o non de camions perilhosi per laguens dera vila, un ahèr tanplan important entà toti es vesins.

Ei partidari qu'era futura autovia arribe sonque enquia Sopeira?

Sò defensor de hèr ua carretèra convencional ath sòn pas pera Val, mès non d'ua autovia qu'en tot cas podarie arribar enquia Sopeira, o perque non, enquiath Pònt de Suert. Sò

partidari de hèr era carretèra convencional mielhorada e damb trams de 3 carrils, mès sustot, que sigue lo mens impactant possible entath paisatge aranés, ei per aquerò qu'a d'èster totament estudiada e aprovada peth ministèri de Mieï Ambient. Ara ben, ei plan important de hèr ua rapida execucion dera òbra entà evitar eth volum de veïculs pesants que damb materiaus perillosi passaràn pes municipis.

Er incident deth tunèu tanben provoquèc ua pelega institucionau entre eth sindic e eth conselhèr Nadal. Com ac a viscut?

Ben, non se n'a parlat bric, mès voleria remarcar qu'en er incident, que siguec en terme municipau de Vielha, dempús deth còs efectiu des Pompièrs, jo sigui eth dusau en arribar en mens de 20 minutes d'auer-se produsit er esbaussament d'aguesta galeria. Totun, considèri esterils es pollemiques que dempús apareis-

heren de se qui i ère e se qui non i ère o qui arribèc abantes o qui arribèc dempús. Çò de mès important de tot ei non auer auut de lamentar cap victima.

Damb er incident se metèc de manifest un viatge mès que n'en quèstions d'interès generau entà Aran i pòt auer un frònt comun entre es dispartières formacions politiquas.

En çò que me correspon, jo òc me meti a dispaucion de quinselvolh des organismes superiors qu'auien d'auer de besonh ar ajuntament de Vielha. Voi arregraïr ath conselhèr de Torisme e ath conselhèr de Sanitat que se meteren en dispaucion d' aguest ajuntament, mès tanben pensi qu'aurie auut d'èster tot atau. Personaument li diguí ath sindic que quinselvolh besonh qu'auèsse, er ajuntament de Vielha ère dispausat a hèr çò que demanèsse, mès tanben trapè e trapi a mancar qu'eth sindic non compdèsse damb er ajuntament de Vielha. Tostemp hè trapat estonant non compdar damb er alcalde en aqueres famoses "taules de crisis" que tradicionalament s'an format quan i a auut diuèrsi incidents, com per exemple era famosa amortada de lum. Consideri que cau pensar eth Conselh damb es ajuntaments e er ajuntament damb eth Conselh e ath delà per un còp, s'aurie podut demostrar qu'en moments de crisi i auie un consens entre es diuèrses intitucions e partits dera Val en tot crear ua fòrça interna e de union d'un pòble petit entara projeccion dera Val, causa que malerosament non a estat atau, e aquerò qu'ei preocupant.



“Lo tendréis”

ETH ‘VIELH’ TUNÈL DE VIELHA, QUE SIGUEC ETH MÈS LONG DETH MON, EI PRÈST ENTÀ CELEBRAR ETH SÒN 60 ANIVERSARI

per A.S.M.

FOTOS: MUSÈU ETNOLOGIC D'ARAN

Era Fondacion Musèu Etnologic dera Val d'Aran mos ac a metut facil entà campar tà darrèr e rebrembar era òbra titanica que supausèc eth bastiment deth vielh tunèl de Vielha. Damb motiu deth primèr miei sègle d'aguesta infraestructura editèc un libre d'Arturo Calbetó, atau coma un complet catalòg fotografic que recuelhie era istòria deth qu'a estat era pòrta d'Aran entara modernitat. Ara ja lèu son seishanta es ans deth tunèl (era efemeride la commemo-

ram eth mai der an que ven) e, erosamente, li a arribat era ora de retirar-se. Aué lo consideram eth tunèl mès perilhós d'Euròpa, mès en sòn dia siguec un des mès importants. Eth mès long deth mon. E, pendent fòrça ans, eth mès reivindicat. Eth junhsèga de 1924 es aranesi conviden eth rei Alfons XIII a visitar eth sòn país en tot coïncidir damb era dubertura dera carretèra dera Bonaigua. Hège lèu un sègle que se parlaue deth projècte deth tunèl. Eth liberau Pascual Madoz siguec des primèrs a balhar-i supòrt eth 1830.

Aqueth madeish an, dus enginhèrs francesi hèn eth primèr borrolhon entà salvar era enorme barrera que supausen es montanhes pirenenques. Mès eth tunèl queiguec en eth desbrembe. Atau qu'en tot profitar era visita reiau, es aranesi vestiren era val de gala e estonèren eth rei damb un long poèma escrit peth Mossen Rafèl Nart de çò de Prejoan de Vielha, e prologat per imfluent politic Eduardo Aunòs. Damb tota era retorica e floritura dera epòca, e damb tantes metafòres com hessen fauta entà arribar ath còr d'Alfons XIII:



Manuel Bullich en tot premanir era paga. Un saumet en tot hèr trabalh. Entèrro de cinc obrièrs.

Señor Rey, los araneses,
aunque humildes, no son parias
(...)

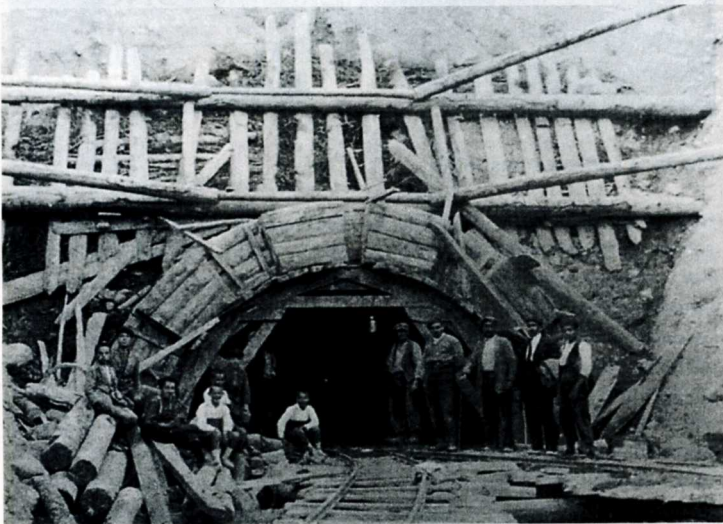
Allá en el puerto de Vielha,
necesito una ventana
para librame del hambre
y verme con mis hermanas
(...)

Rey Alfonso, Rey Alfonso,
por piedad esa ventana;

E Alfonso accedic: "*Lo tendréis. ¡Tendréis el túnel!*", conden es croniques que dídec. Sonque un an dempús, en octobre deth 1925, eth govèrn espanhòu adjudiquèc es òbres per 10,6 milions de pessetes. Era sua execucion auie de finalizar eth 1930, mès era òbra durèc plan fòrça mès.

Era modificacion deth projècte entà agranir eth tunèl, era prolongacion des accèssi enquiath Pònt de Suert, es dificultats dera execucion d'ua òbra que se hec sense maquinas e era Guèrra Civila alonguèren era inauguracion dera infraestructura enqui ar an 1948. Pendent es 22 ans eth bastiment deth tunèl dèc trabalh ara Val d'Aran. En tot tier en compde es ans de qué parlam, incluida era Guèrra Civila e era immediata postguèrra, non cau díder qu'eth tunèl se hec en ues condicions absolutament precàries. I auec fòrça accidents laboraus, dus des quaus especialament tragics que se saldèren damb cinc treballadors mòrti cadun. Eth prumèr s'enregistrèc eth 21 de noveme de 1935 per causa d'ua ex-

plosion non demorada d'un "barreno" e causèc era mòrt d'Agustín Cánovas, Severino Martínez, Pedro Sánchez, Amado Garcia e Joaquín Domínguez. Eth dusau s'enregistrèc eth 27 d'abriu de 1949, pòc dempús qu'era infraestructura siguesse inaugurada. Se produisic un en-honsament e i moriren José Gómez, Lázaro Pérez, José Castro, Pedro Costa e José Domínguez. Quan s'inaugurèc era infraestructura s'installèren ues pòrtes de husta a cadua des boques. Eth 1963 se retirèren aquestes pòrtes e s'in installèren ues entrades en forma de tor. Un an abantes s'auie inaugurat era estacion d'esquí de Baqueira Beret, que constituic eth revulsiu definitiu entara Val e qu'aurie estat completament impensable sense era existència deth tunèl. A principis des ans ueitanta condicionèren eth ja vielh tunèl, se bastic un encofrat de hormigon tàs dues boques entà evitar es fòrtes corrents d'aire, se cambièc e melhorèc er enlumenat, se placèren ues plaques isolans en interior, s'installèc era ventilacion e se tornèc a engodronar era carretèra. Enter eth 1996 e eth 1999 se heren òbres de revestiment interior e de seguretat. S'installèren sistèmes contra eth huec, punts de secours e cameràs de television. Mesures absolutament de besonh en tot tier en compde que segontes un estudi deth RACC der an 2000 eth vielh tunèl de Vielha, qu'auie estat en sòn moment eth mès long deth mon, ei aué eth mès insecur d'Euròpa.



Es arrais dera 'destròssa'.

ES REBREMES DE MANUEL MELITÓN

per Alba Orrit

Pendent es òbres der actua tunèl de Vielha, qu'a mès de 50 ans, e que s'alonguèren pendent mès e 40 longui ans deth 1926 enquiath 1966, fòrça persones d'Aran e de dehòra, trabalhèren, perdent era vida, e era salut entà daurir coma didec en sòn dia, eth Rei Alfonso XIII: " esa ventana / En el muro soberbio de tus montes / Para asomarte a España."

D'alavetz ençà, Aran òc qu'a guardat fòrça viatges ath mon a trauèrs d'aguest traïc ena montanha. E eth tunèl, aqueri 350.000 mètres cubics de materiaus que se remoiguèren , an transformat era vida dera Val d'Aran

D'aqueri tempsi i a fòrça istòries entath rebrembe. Quauqu'ua ben trista coma era que conde coma perderen era vida 5 treballadors e d'autes mès erosos coma es maridatges, hèstes.. Mès aué vam a parlar d'aguestes causes damb Manuel Melitón González, hilh d'Antonio Melitón que mos explicarà es sues viuènces d'aquest periòde deth tunèl en primèra man donques sa pair trabalhèc ena bastissa der antic tunèl e eth, bèth viatge, pujaue a ajudar-lo.

Manuel mos explique qu'ath torn deth tunèl i auie un "petit pòble" entàs treballadors: cases, cantines, economat...

Es condicions climatiques èren fòrça dures entàs treballadors espciaument en hereuèr de 1956 que s'artenheren es -30°C pendent fòrça dies. Mès es trabalhs non s'arturèren cap.

Entà protegir as òbrers der fòrt heired e tanben des corrents deth vent que circulaue lagoens deth tunèl se bastiren dues pòrtes ena cara nòrd, separades uns 30 mè-



Melitón (en mie) en tot guardar es lampats de gèu en tunèl.



Era boca sud enes ans 1970.

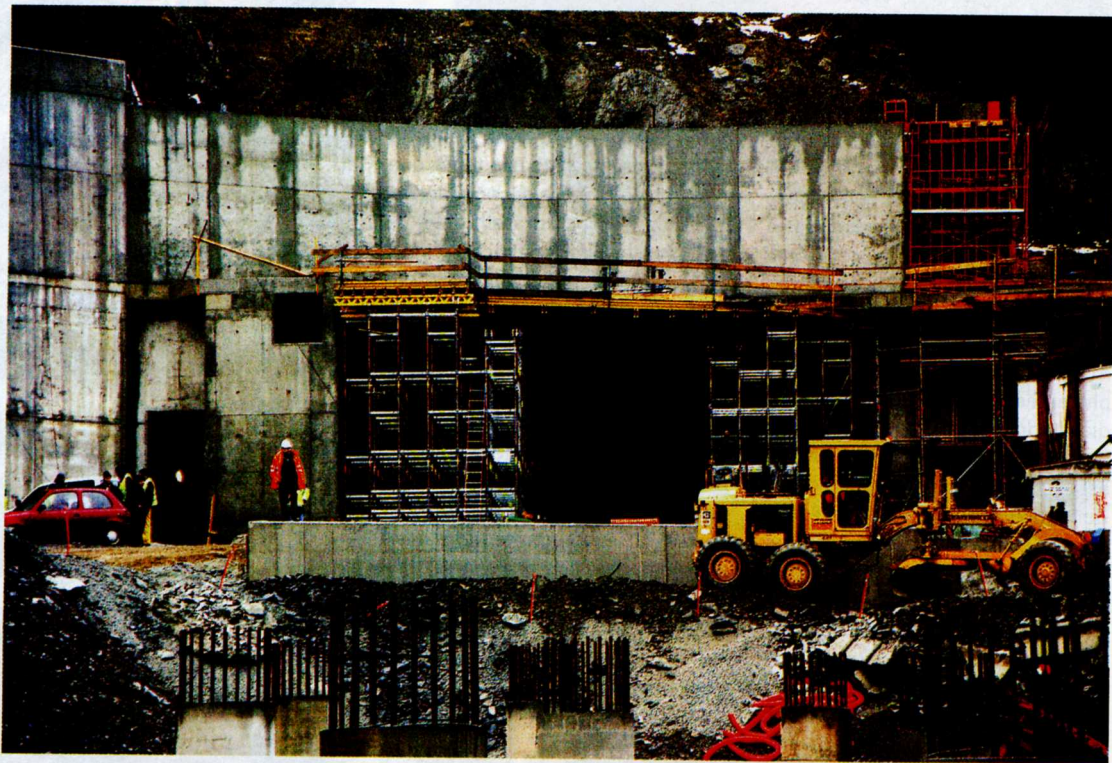
tres era ua der auta. Eth Sr Antòni e bèth còp tanben eth sòn hilh, eth Sr Manuel, auien hèt garda en aqueres pòrtes e daurien era pòrta soent as coches que traessauen eth tunèl, es conductors qu'arribauen ara pòrta hègen a sonar eth "claxon" e eri les daurien era pòrta entà gèsser. Atau s'artenhie qu'en interior deth tunèl era temperatura e es condicions climatiques se hessen mès suportables

entad aqueri òmes que trabalhauen en interior deth tunèl damb ues condicions ben dures: damb ròba pòc apropiada tàs dures condicions, airines precàries...

Manuel Melitón tanben mos conde qu'eth volum de trànsit ere considerable e que calie daurir era pòrta fòrça viatges as coches e sustot as camions qu'arribauen entà cercar husta ena serradora de Vielha.

TUNEL DE VIELLA	
Abierto al tránsito en 1948	
Longitud	5 133 m.
Ancho calzada	6 "
Altura maxima	5,50 "
Altitud boca Norte	1 390 "
Altitud boca Sur	1 626 "

Es òbres deth nau tunèl acumulen fòrça retards, mès son era grana esperança entà melhorar es comunicacions d'Aran damb er Estat espanhòu



Eth futur hè tard

per A.S.M.

FOTOS: M.ARISTREGI/ARCHIU

Es prumèrs estudis entath desdoblament deth tunèl de Vielha se comencèren a amiar eth 1989, hè lèu vint ans, mès non siguec enquiath 1994 quan se redigic aguest avant-projècte e tres ans dempús, eth 1997 s'aprovèc dempús dera corresponenta declaracion d'impacte ambientau. Encara mancauen mès tràmits. Eth 1999 se redigic eth corresponent projècte de bastiment, que non s'aprovarie enquiath 2000. Fin finau, ja encetat eth sègle XXI se liciten es òbres. Concrètamènt, siguec eth junhsèga de 2001. Per fin, eth gèr deth 2002 s'adjudique era òbra ara Union Temporau d'Empreses (UTE)

Es òbres deth nau tunèl que son lèu un secret d'Estad. Aguestes son quauques ues des pògues imatges que dispausam deth procès de bastiment d'aguesta gran òbra.

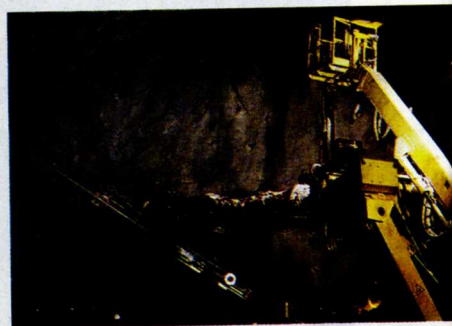
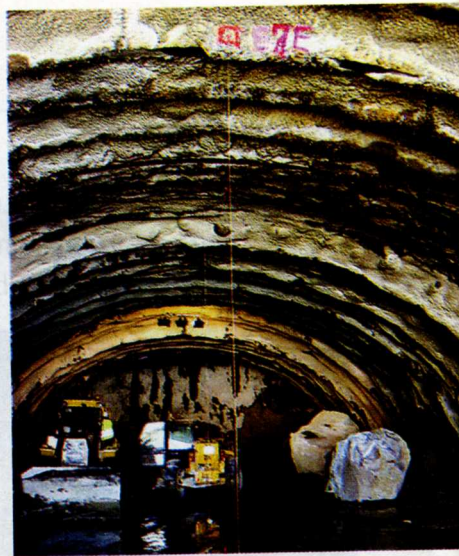
formada per OHL (50%), COPCISA (25%) e COMSA (25%) damb un presupòst iniciu de 128,11 milions d'èuros que se pagaràn en tot seguir eth nomenat metòde aleman, ei a dèder, damb pagament ajornat e un termini de 39 mesi entà hèr-lo efectiu. Ad aguesta quantitat calie somar encara eth còst des expropiacions, que s'estimèc en 264.000 èuros. Per fin, eth 2 de març de 2002 er alavetz ministre de Foment, Francisco Álvarez Cascos, presidic er acte de plaçament dera prumèra pèira. Un dia istoric, sense dobte, en qué era nhèu hec acte de preséncia. Cascos assegurèc que s'iniciu es òbres deth qu'auie d'èster "eth tunèl mès segur d'Euròpa". Encara ère fòrça recenta era tragèdia deth tunèl de Montblanc deth 1999, atau que non ei estranh qu'era seguretat se convertisse en ua prioritat. Se decidís adoptar era normativa francesa. De hèt, França ei er unic país europèu damb

ua reglamentacion en matèria de seguretat en çò que tanh es tunèls, de manèra que se decidís adoptar aguesta normativa. Aqueth dia istoric, Cascos assegurèc qu'eth junh de 2005 entrarà en servici eth nau tunèl, que se decidís que pòrte eth nòm der arèihlh deth promotor deth tunèl vielh, eth rei Joan Carles I. Eth ministre de Foment tanben vaticine qu'era dubertura d'aguesta naua infraestructura harà incrementar notablament eth volum de transit, qu'alavetz ja ère de 2.488 veïculs per dia, 300 des quaus, pesadi. Eth nau tunèl se metie en marcha. Sabièm qu'aurie 5,2 quilomètres de longada, qu'anarie en parallel ar actua, qu'aurie tres carrils, que compdarie damb cavitats de seguretat e antiincendis cada 200 mètres e damb refugis cada 400 que coïncidirien damb es galeries de connexion damb er actua tunèl. Eth vielh tunèl. Aguesta galeria se convertirie, de hèt, en viaduc

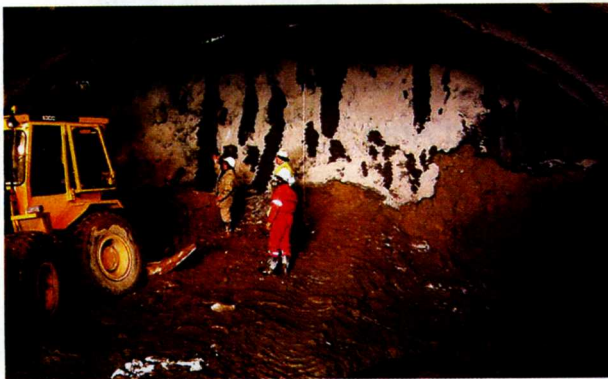
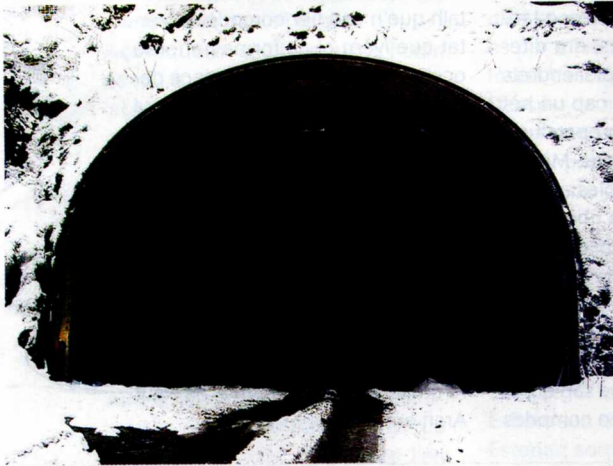


Eth ministre Álvarez Cascos presidic eth plaçament dera prumèra pèira.

aran ath dia



Dus dies istorics entà Aran: eth 2 de març de 2002 (prumèra pèira) e eth 2 de març deth 2005 (se trapen es dues boques deth nau tunèl). Er aute gran dia serà eth dera inauguracion. Enguan?



te entath transport de mercaderies perilhoses e coma infraestructura de seguretat. Çò que non sabíem ère qu'eth 2007 encara non s'aurie inaugurat. Ei indobtable que se tracte d'ua òbra complexa damb chiffres de pòur (que genèr, per exemple, 500.000 tones de tarçums), mès un an e miei de retard sembla excessiu. Des deth govèrn de Madrid se justifique en tot argumentar que i a

agut problèms de filtracions non previsti e qu'a estat de besonh hèr melhores en projecte iniciat entà incorporar mès elements de seguretat. Sigue coma sigue, er acte simbolic de rencontre des dues boques deth tunèl non se produisic enquiath 2 de març deth 2005. Tres ans dempús deth plaçament dera prumèra pèira. Es modificacions en projecte iniciat, non cau didéc, non sonque

s'an revirat en retards temporaus, senon en un important subdespesa economica d'uns 50 milions d'èuros. Atau, s'era prumèra cifra oficiu parlau d'un pressupòst de 128,1 milions, ena actualitat ei de 176,2 milions.

E encara quede ua incognita entà esclarir: qué passarà damb era N-230 ath sòn pas per Aran. Mès aguesta, ei ua auta istòria.

VA DE LENGUA

per Aitor Carrera

Professor de lengua e
lingüística occitanes ena
Universitat de Lhèida

Era nèu der uvèrn

Ua des causes qu'enguan se n'a parlat mès. Quin ei eth nòm dera aigua congelada que què deth cèu en buarles? Era major part des aranesi arresponerien *nhèu*. Mès era forma de Naut Aran non ei aquera, mès *nèu*. Donques, ena Val d'Aran i a dues formes entà d'ider era ma-deisha causa: *nhèu* e *nèu*. Es dues formes son corrèctes, e era minoritària ena Val d'Aran ei era majoritària delà dera frontèra. *Nèu* ei generau en occitan, e tanben ei eth mot mès emplegat en territòri gascon. Se ditz *nèu* en tota era Gasconha centrau e en ua bèra partida des tèrres occidentaus, mentre que *nhèu* ei ua forma comengesa (eth famós

Atlas Linguistique de la Gascogne de Jean Séguy arremasse 'nhèu' en Sent Gaudenç, Varossa, era Vath de Uelh, Arguenòs e Mèles, e tanben en Aran). Donques, era diferència lexicau entre diuersi endrets dera Val d'Aran non ei cap un hèt excepcionau, mès s'arregreprodusís en d'autes tèrres occitanes. Mès se i a diferències entre pòbles aranesi quan se cau referir ara nhèu, que n'i a tanben quan cau parlar dera sason que què mès buarles, era mès hereda de totes. Eth nòm d'aquera sason ei *iuèrn* ena zòna centrau e en Baish Aran, mès non pas enes dus terçons superiors. Se sap qu'en Naut Aran diden *lavar* en compdes

de *lauar*, o *hava* en compdes de *haua*. Se poirie dedusir qu'aquiu *iuèrn* ei *ivèrn*. Totun, i a un petit detalh que'n cau tier compde. Ei vertat que *ivèrn* ei ua forma generau occitana que deuie existir deçà dera frontèra. Mès en Naut Aran era vocau iniciu a patit ua petita alteracion, e non se ditz mès *ivèrn*. Ara que se ditz *uvèrn*, damb *u*. Per qué? Donques per un fenomèn parallèl ath deth mot *primèr*, qu'abans ère *primèr*: era vocau *i*, en contacte damb ua consonanta que se pronóncia damb es pòts (ua consonanta labiau), pòt vier ua *u*. Qu'ei per tot aquerò que era *nhèu der iuèrn* ei en Naut Aran era *nèu der uvèrn*.

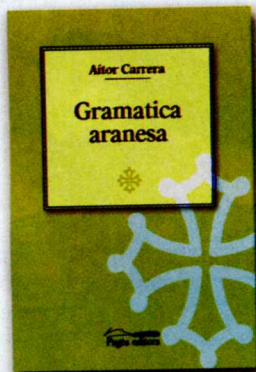
www.pageseditors.com
ed.pages.editors@cambrescat.es

Pagès editors

Garona
Llibres
en aranès



Era literatura pròpria dera Val d'Aran



**Gramatica
aranesa**
Aitor Carrera



**Letres
deth país**
Diuèrsi autors



**Er estudi
ena memòria**
Jusèp Loís Sans



**Teatre en
aranès**
Manuela Ané

Sant Salvador, 8 - 25005 Lleida - Tel. 973 23 66 11- Fax 973 24 07 95

DICCIONARI

A

Aciú/ací-aquíu: ací/aquí-allà: 'aciú' o 'ací' es correspon amb el català 'aquí' de primera persona (açò qu'è aciú: això que tinc aquí); 'aquíu' es correspon amb el català 'aquí' de segona persona (aquerò qu'as aquíu: això que tens aquí) i amb 'allà' o 'allí', de tercera persona (aquerò qu'eth a aquíu: allò que ell té allà).

Açò-aquerò: semblantment, i com es veu en els exemples d'aciú-aquíu, 'açò' es correspon amb 'això' de primera persona, i 'aquerò' amb 'això' i 'allò' de segona i tercera.

Aguest, -a-aqueth, -ra: aquest, -a-aquell, -a: en termes espaciotemporals, 'aguest, -a' es correspon amb 'aciú' i 'açò' (primera persona) i 'aqueth, -ra' es correpon amb 'aquíu' i 'aquerò' (segona i tercera persones).

Aué-i: haver-hi, amb noms indeterminats, sempre en 3a pers. sg.: 'i a cases', 'i auie cases' (incorrecte 'i an cases', 'i auien cases'). Vg. èste-i.

Ardit, -da: intel·ligent, valent

Arténher: aconseguir

Arturar: aturar

Auantatje: avantatge

Autant: tant (els mateixos contextos quant acabament -nt o -n: autan grana 'tan gran', autan auridà 'tan groga', non n'ei cap autan 'no ho és tant')

B

Bastir: construir

Bastissa: obra o edifici

C

Calhau: còdol

Camín: camí; vegada, cop

Capable, -a: capaç

Caperat, -da: cobert

Cap-lòc: capital

Cariòt: carretó

Cossent damb: d'acord amb

D

Daurir: obrir

Delà: enllà; ath delà: 'més enllà, a més a més'

Demorar: quedar, restar, estar-s o viure, en general temporalment (demorèc dreta 'va quedar dreta' encara demore quauqui sòs 'encara queda alguns diners', demore molti dies enquia Nadau 'queda molts dies per a Nadal', a on demores? 'on tèstas/t'allotges/vius?')

Dessús: damunt

Devarar: davallar, baixar

Dilhèu: potser

Dubertura: obertura

E

Engenhere, -a: enginyer, -a

Enjós: davall

Enluar: enlluernar

Entoratge: entorn

Esbaussar: esfondrar

Estonar: sorprendre

G

Ganh: guany

Gésser: sortir

Guaire: gaire (non n'í a guaire/guaira) interrogatiu'quan' (quaires n'í a? n'hi ha gaires?/quants n'hi ha?, non sai cap se guaire ne demore' no sé si en queda gaire/no sé quant en queda)

H

Horat: forat

L

Lampat (de gèu): candela o bloc de gel

Long, -a: llarg

M

Maonar: pavimentar

Maridatge: casament

P

Parçan: comarca

Pelhòt: faldilla llarga

Pendent: durant

Pr'amor que/de: per causa de (pr'amor que tu parles millor', perquè tu parles millor', qu'an gessut pr'amor d'aquesta calor deth cauhatge'han sortit a causa de la calor d'aquesta calefacció)

R

Rebrembar: recordar

Recors: recurs (en sentit de recórrer, apel.lar) recurs: v. ressorça

Restacar: lligar, relacionar

Riscar: arriscar

S

Sabença: sabiesa

Sason: estació (de l'any), temporada

Saumet: ase

Solatjar: suavitzar, calmar, reposar, compensar (les conseqüències)

Soslinhar: subratllar

Sustot: sobretot

T

Tercum: runa

Tet: teulada/sostre

Tier: emprar

Torn: voltant, entorn (v. entoratge)

Trabalh: treball

Trau: biga

Trauc: forat

Trauèssa: travessia

Tudèu: tub

V

Viatge: viatge; vegada, cop (v. camin)

Vier: vindre; convertir-se en, tornar-se (vier lhòco: tornar-se boig)

Virar: girar (virar ath torn 'girar al voltant')



Era melhor companhia tath futur ei era tua.

Ua gran companhia ei aquera qu'arribe ath futur abantes qu'es autes. En Endesa estam metent en funcionament eth pervier de mès de 22 milions de clients en tot eth mon. Èm era prumèra multinacionau electrica espanhòla e contunham en tot créisher entà generar progrés e benèster. Per aquerò auem era seguretad de que damb era tua companhia, arribaram ath futur abantes qu'arrés.

E
endesa