



Assaltar els cims

Ara que la idea de bastir un telefèric al **pic del Carroi** torna a estar sobre la taula -com demostra la convocatòria d'un concurs per l'elaboració de les bases per a la concessió, construcció i explotació del giny per part dels comuns d'Andorra la Vella i La Massana- és bon moment per repassar els diversos projectes que d'aquest tipus d'infraestructures s'han succeït al nostre país.

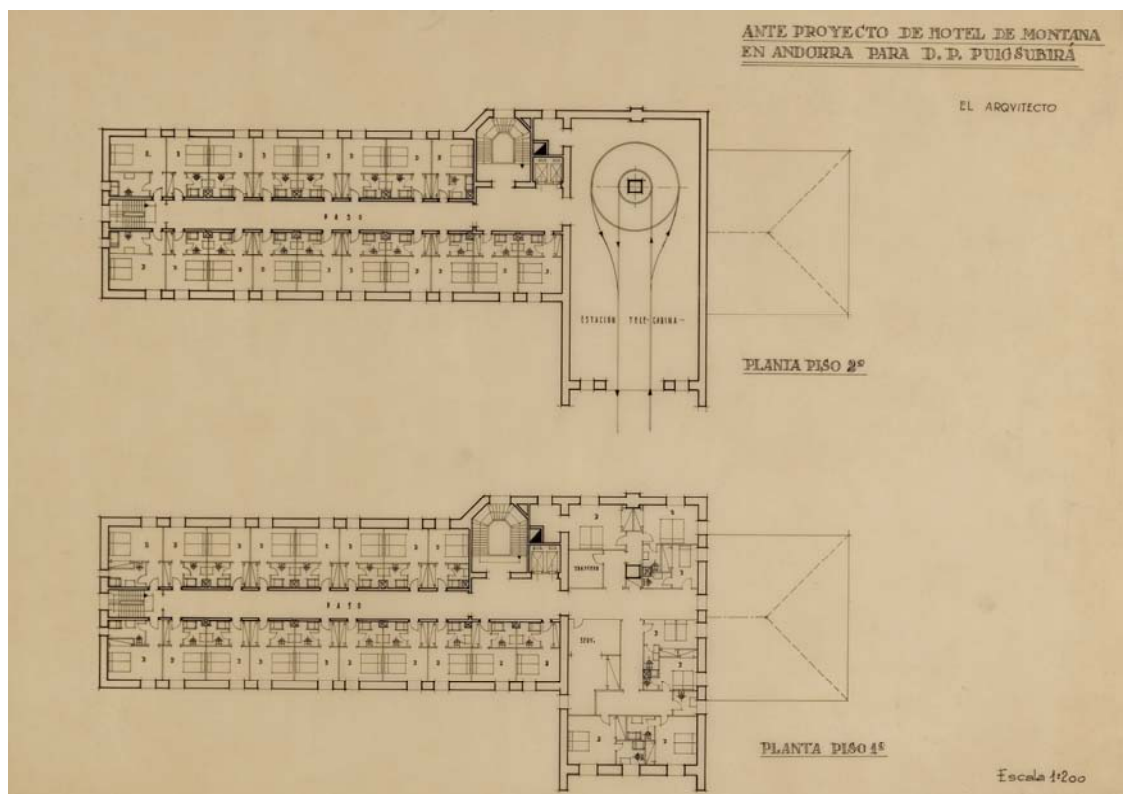
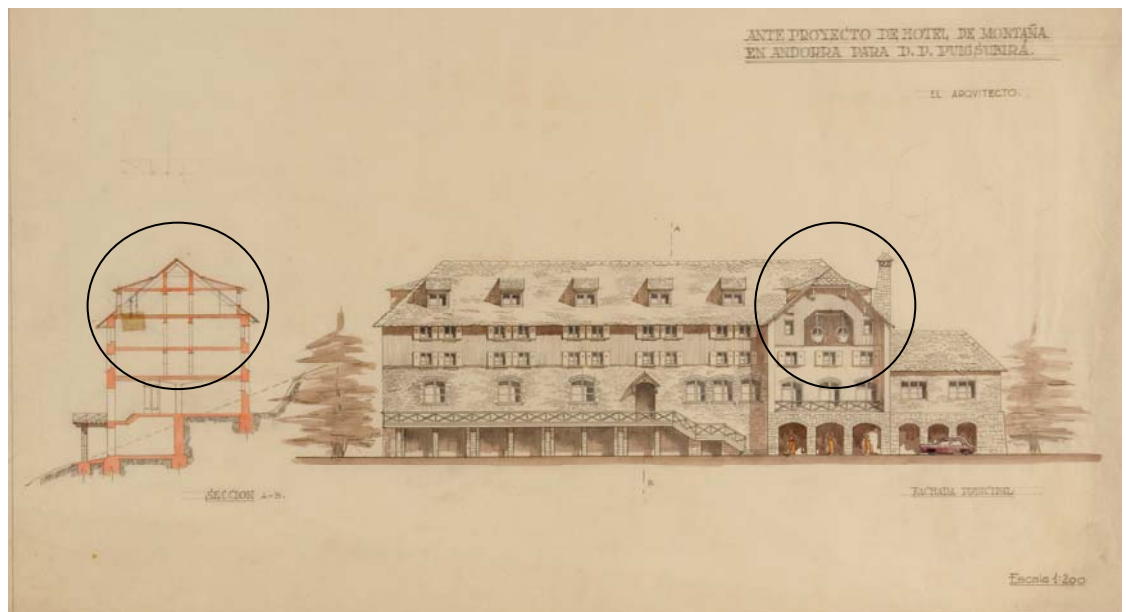
Tot comença a Europa a mitjan segle XX quan el turisme es converteix en un potent motor econòmic. Per complementar els encants naturals i culturals els països cercaven "atraccions" que impactessin al visitant. En llocs de muntanya el transport aeri cap als cims va ser un d'ells, molt abans que fos pensat per portar esquiadors a les estacions d'esquí, com en el cas d'**Encamp** i la **Massana**. El referent era **Suïssa** que, el 1914, va bastir el primer telefèric europeu a **Berna** amb gran èxit de públic. **Andorra** també va pensar en aquest giny i en van plantejar tota una sèrie de propostes de les quals a continuació uns en fem una pinzellada.

1956

TELEFÈRIC AL LLAC D'ENGOLASTERS

L'empenta empresarial de la família targarina **Puigsubirà** a Encamp va tenir dues importants iniciatives hoteleres partint de projectes del conterrani **Adolf Florensa** (1889-1969). El primer va ser l'**hotel Rosaleda**, bastit als anys quaranta per encàrrec del patriarca, **Joan Puigsubirà**, i del qual hem parlat sobradament en altres escrits. El segon va ser encarregat per **Pere Puigsubirà** una dècada després. Els revestiments de fusta dels pisos superiors, les baranes amb creus de Sant Andreu i les potents xemeneies cercaven complir amb el títol del projecte: **Hotel de muntanya**.

No sabem si va ser el canvi de promotor, del pare al fill, o la ràpida evolució del turisme, que ja apuntava cap a la massificació, el que va fer decantar el projecte cap a visions encara més pintoresques. De fet, per aquí aniran els gustos dels visitants i, de retruc, dels nadius. Pedra, fusta i pissarra revestiran les construccions de tota mena de tipologia i dimensió en les següents dècades fins a ser d'obligat compliment per normativa. Estructuralment se seguirà el model de l'Eixample de Barcelona ja experimentat al **Rosaleda**.

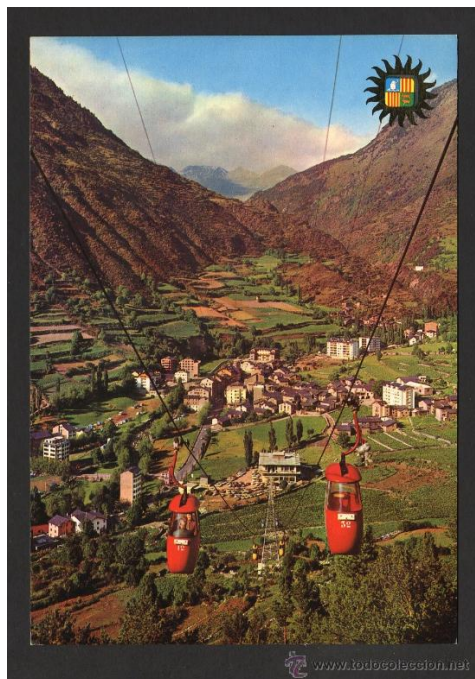


Planta primera i planta segona, amb la sortida del telefèric, del projecte de l'hotel de muntanya d'en Florensa. Arxiu Històric del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya.



En poc més d'un decenni molts serveis dels hotels van passar de ser un luxe a ser obligatoris en qualsevol establiment del ram. Com es pot veure en les plantes del projecte els ascensors es dupliquen i totes les habitacions, sense excepció, disposaven de bany. En un mercat cada vegada més competitiu aquestes prestacions ja no eren exclusives i per tant calia cercar altres incentius. La gran aposta d'en **Pere Puigsubirà** va ser incorporar una atracció turística: **el telefèric**.

Tot i que l'edifici de **Florensa** no es va construir, **Pere Puigsubirà** va continuar amb la idea del telefèric fins a fer-lo realitat. Tal com es pot veure en les postals de l'època el giny va començar a funcionar amb una primera construcció sobre la qual, es va bastir un volum compacte d'aparcament que volava per sobre del sòcol inicial. Aquesta configuració conjuntament amb una rampa helicoidal exempta li conferia una gran singularitat. El giny va tancar al final dels anys vuitanta del segle passat i darrerament ha tornat a sorgir com a proposta electoral.



Postal del telecabina al llac d'Engolasters sense l'edifici acabat (todocoleccion.net) i fotografia de l'edifici abans de la reforma actual (E. Dilmé).

Curiosament, quan es va inaugurar el telefèric encampadà també ho va fer el de **Sarajevo** que connectava la capital de **Bòsnia Hercegovina** amb la muntanya de **Trebevic** seu, el 1984, dels jocs olímpics d'hivern. En la guerra dels Balcans (1992-1995) va ser destruït per les tropes sèrbies, en el setge més llarg de la història europea. El 6 d'abril del 2018, coincidint amb l'alliberament de la ciutat a la II guerra mundial, es va tornar a posar en marxa com a símbol de superació de tan traumàtic episodi.



1958

TELECABINA AL PIC RAMONET

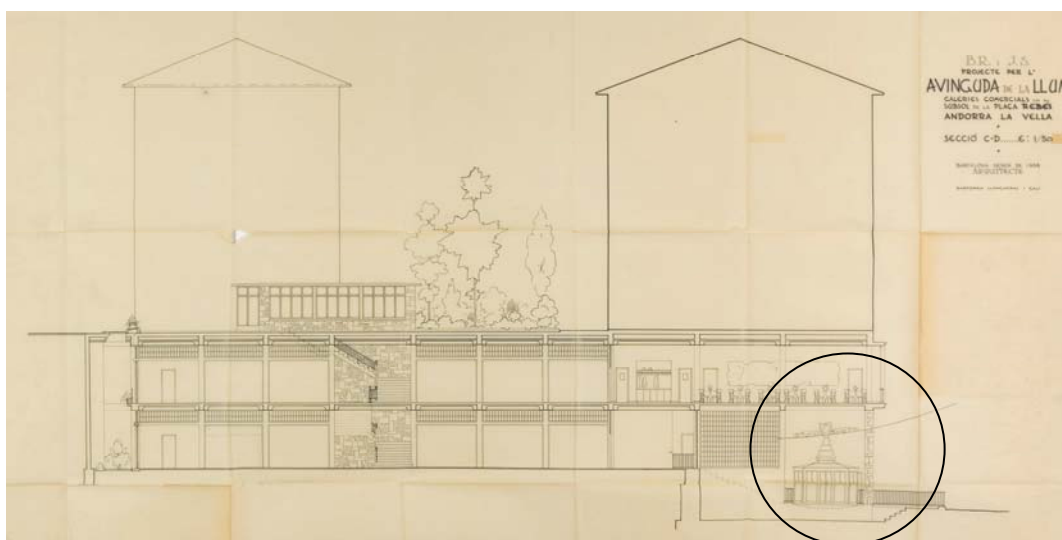
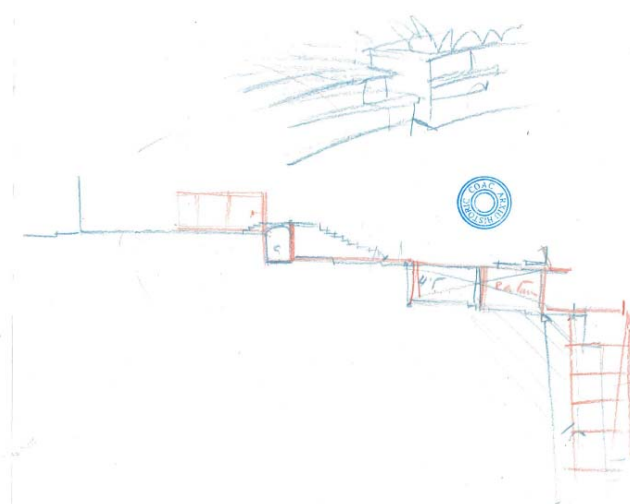
La primera aproximació al tema del telecabina a la capital la tenim el 1955 amb *l'avantprojecte de nova plaça a Andorra la Vella* de **Josep Maria Sostres** (1915-1984).

L'arquitecte català estava acabant el **Park Hotel** després que el seu autor, **Joan Margarit Serradell** (1908-1997)¹, marxés a les Illes Canàries per ocupar la plaça d'arquitecte municipal de Las Palmas.

Devia ser aleshores quan

Rebés va demanar idees a **Sostres** pels terrenys que **casa Guillemó** tenia als afores del poble. La proposta organitzava una plaça i un equipament en el subsòl que tot i no tirar endavant, va servir perquè **Rebés** pensés en un centre comercial soterrat i com a reclam un telefèric que connectaria amb el **Pic Ramonet**.

Va agafar com a model la reeixida **Avenida de la Luz** de Barcelona i com a soci el seu creador: **Jaume Sabaté Quixal**. Tot i l'acurat projecte de l'arquitecte **Llongueras Galí** (1906-1994) i els esforços del promotor ni el centre comercial ni el telecabina van veure la llum.



Seccions d'en Sostres i d'en Galí de la plaça Rebés d'Andorra la Vella amb l'estació de sortida del telecabina. Fons de l'Arxiu Històric del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya.

¹ Pare del també arquitecte i poeta Joan Margarit Consarnau (1938)



En un document titulat: **Comentari sobre l'Aprofitament i Explotació de les Pistes de neu de la Vall de Prat Primer** de 1966 **Bartomeu Rebés** explica tot el frustrat procés de l'**Avinguda de la Llum**. Comenta que els estudis es van iniciar el 1956, amb **Sabaté** i **Llongueras**, i que un any després ho van fer arribar als **Quarts d'Andorra la Vella** i **Escaldes** així com al **Comú de Sant Julià de Lòria** amb la idea de connectar via telefèric **Prat Primer**, **Perafita** i **vall Civera**. Totes les corporacions van donar autorització per passar els cables i per instal·lar les pilones en terrenys comunals. La majoria de propietaris afectats també ho van fer, excepte dos. Quan el 1958 es va tenir el vistiplau de tothom es va produir el tancament de la frontera hispanoandorrana durant un any, arran del que es va anomenar "**guerra de la ràdio**". L'explotació d'aquest mitjà de comunicació va enfrontar al Consell General amb els coprínceps² i, segons **Rebés**, va espantar els inversors estrangers.

Comentaris sobre L'APROFITAMENT I EXPLOTACIO DE LES PISTES DE NEU DE LA VALL DE PRAT PRIMER per Bartomeu Rebés Duran Març del 1966	6 El detall curiós està en què, amb la sola cons- trucció d'un Telefèric, aconseguiríem per a ANDORRA i LES ESCALDES, fer-les passar de Ciutats d'estiu, a importants Estacions d'esquí a l'hivern. L'hoteleria, cinemes, atraccions botigues i magatzems, que és el que val diners, ja hi són. Solament manca, que el turiste que ens visiti a l'hivern i que sigui esquiador, en deu o quinze minuts el poguem pujar a 2.500 m. d'alçada i pugui disfrutar de l'esquí. Aquesta capacitat turística d'estiu, que indis- cutiblement tenen avui aquestes dues Ciutats, susceptible d' ampliar-la per un simple Telefèric durant tot l'hivern, és a la meua manera d'entendre, l'avantatge irrefutable, que tenen ANDORRA LA VELLA i LES ESCALDES, sobre els demés po- bles de les Valls. Jo estic convençut, que si aquestes dues Ciutats, monten aquest telefèric, capaç de traslladar els clients dels seus Hotels, en un temps curt, als 2.500 m. d'alçada, aquest nucli urbà que s'està formant, que va des d'Engordany fins a Santa Coloma amb ANDORRA LA VELLA com a centre, es convertiria en l'estació més important del Principat i gai- rebé del Pirineu, i gràcies a la qual, el suministra de clients esquiadors a les demés pistes de les Valls, quedaria assegurat. Concretant; a 5 Km. de distancia en projecció ho- rizontal del epicentre d'ANDORRA LA VELLA, es troben les pistes de neu de la VALL DE PRAT PRIMER, a una alçada, com ja hem dit abans, de 2.500 m. aprofitables fins als 1.800 o sigui, tan altes o més que la major part de les pistes d'Envalira. Aquestes pistes, orientades de cara Nord, te-
--	---

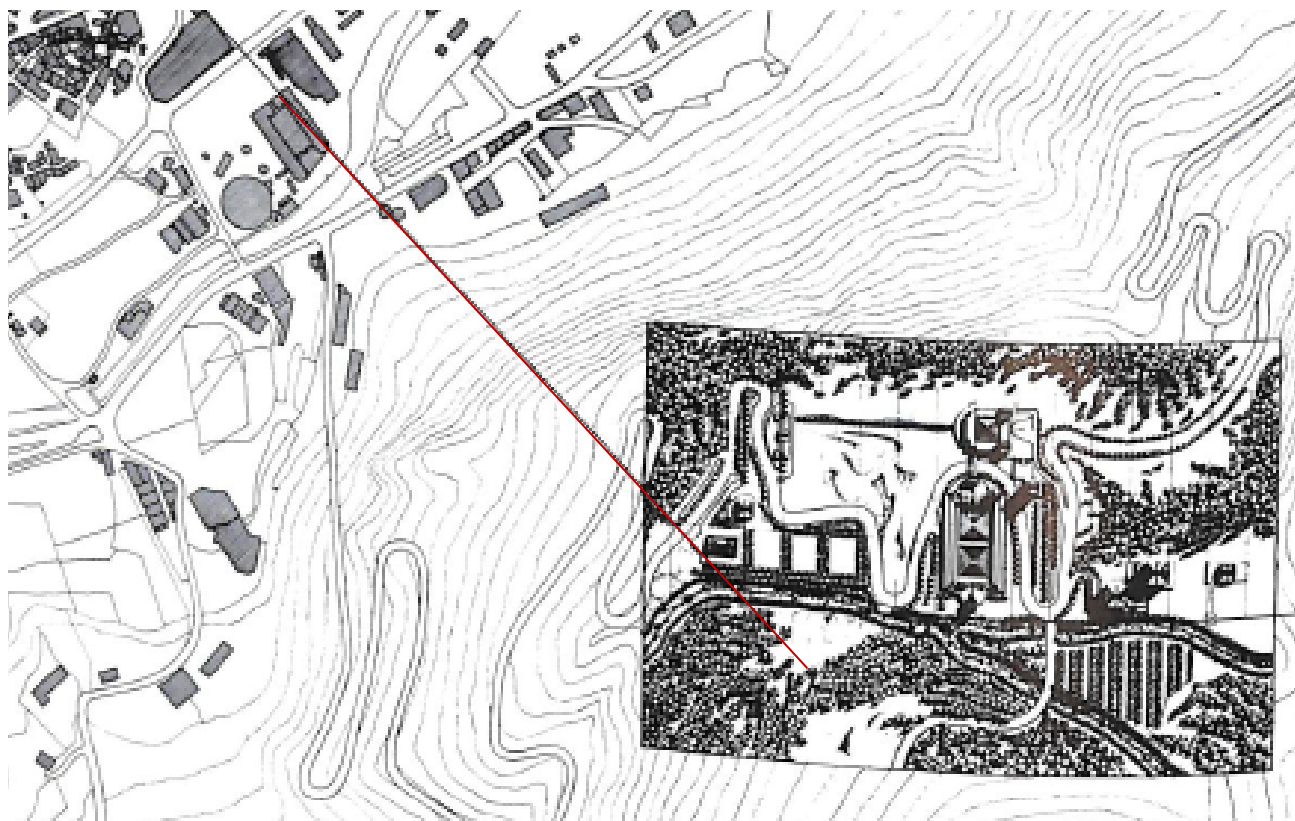
² A. Valls, Diccionari Enciclopèdic d'Andorra, 2006.



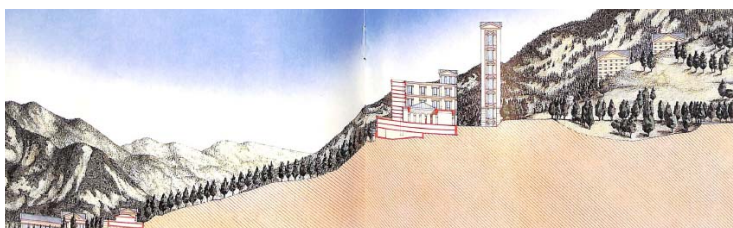
1987

FUNICULAR AL PRAT PRIMER-CLAROR-PERAFITA

A mitjans dels anys vuitanta el **Comú d'Andorra la Vella** va tornar a pensar en la capital com a possible peu de pista a través d'una operació immobiliària a la **Comella**. Per fer més atractiva la proposta va encarregar l'avantprojecte al prestigiós arquitecte català **Ricardo Bofill** que, a casa nostra, havia projectat el nou **Santuari de Nostra Senyora de Meritxell**. El complex turístic a la **Comella** es va pensar com a etapa intermèdia entre el centre urbà i els camps de neu de **Prat Primer**, **Claror** i **Perafita**. Per unir les tres parades es va pensar en un giny per cable que sortiria del centre de la capital. Es pensava en un sistema continu de tele-transport de 32 km de llargada. La idea va quedar recollida en un dels primers dibuixos del llibret que va editar el Comú per fer conèixer la idea. En aquest plànol es grafia una línia que va des del costat de la **plaça del Poble** al nou centre turístic de la **Comella** i, d'aquí, al **Prat Primer**³.



Planta i Secció del complex de la Comella d'en Ricardo Bofill. Fons de l'Arxiu comunal d'Andorra la Vella.



³ Per més informació de la publicació del projecte veure: J. L. Ayala, *La Comella. El Futur, avui. El projecte de Ricard Bofill per a Andorra la Vella*, El document del mes de l'arxiu comunal d'Andorra la Vella, desembre 2017.

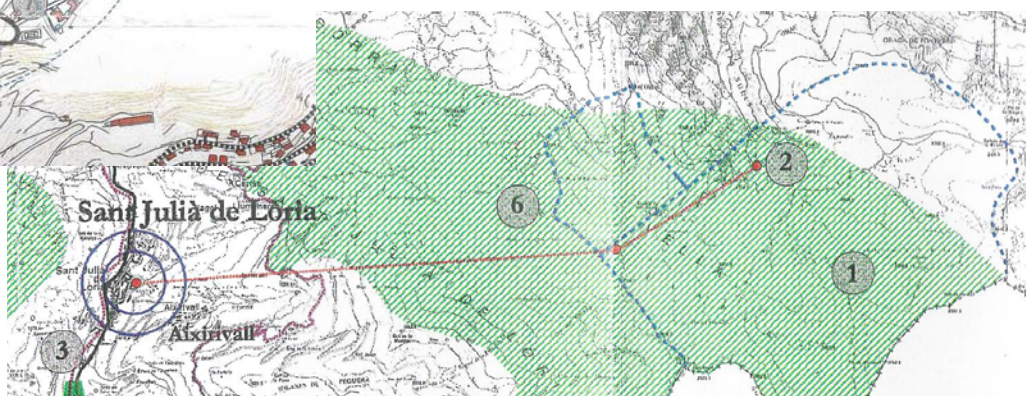
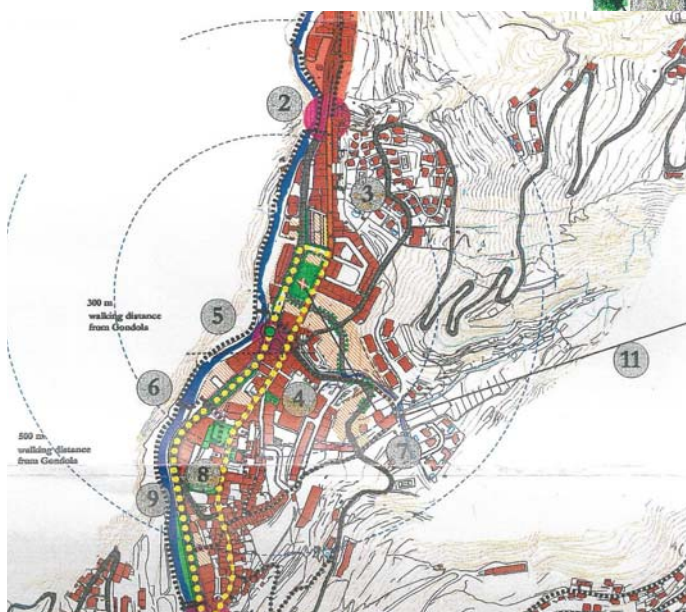


1998

LA "GÓNDOLA" DE LA RABASSA

Cap a final del segon mil·lenni el Comú de Sant Julià va encarregar a l'empresa **Designworkshop, Inc.** de Denver, Colorado, un pla de desenvolupament de la parròquia que es va concretar el 1998 en el document: ***Informe del Plan Maestro de Desarrollo Turístico y de la Comunidad.***⁴

Entre les recomanacions que es feia hi havia la d'instal·lar una "góndola" que connectés el centre del poble amb les pistes d'esquí, que es pretenia alpines, de la **Rabassa**. El giny sortia del **Prat Gran**, anava fins a les feixes del **Rabató**, on se situava un aparcament i, d'aquí, cap a la **Rabassa** passant per sobre dels **horts del riu**.



Dibuixos del document comentat. Fons Arxiu comunal de Sant Julià de Lòria

⁴ L'empresa de desenvolupament urbà continua oberta com es pot veure en la web: <https://www.designworkshop.com>. En el mapa mundi on marquen amb un punt tots els llocs on han treballat apareix marcat sobre Sant Julià, però no hi ha cap informació al respecte.

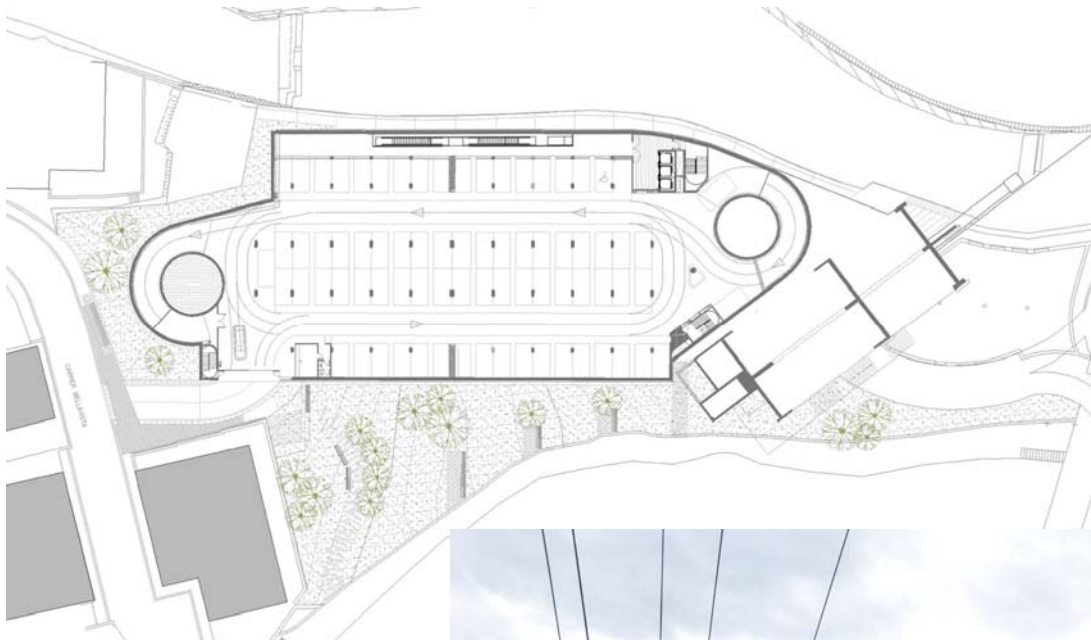


1998

EMBARCAMENT TELEFÈRIC FUNITEL

El primer gran equipament per transportar esquiadors per cable al nostre país va ser el conegut com a **Funicamp**. Es tracta d'una edificació de 29.500 m² a la perifèria d'Encamp que conté l'embarcament de telefèric, un aparcament per 560 places i una zona de servei. El projecte va ser el resultat d'un concurs d'idees que van guanyar els arquitectes catalans **Ricard Mercadé** i **Aurora Fernández** amb els andorrans **Robert Albós** i **Robert Martí**.

La construcció no va ser fàcil donades les característiques del solar (amb fort pendent i al costat el riu Aixec) i les necessitats del giny, un dels pocs remuntadors amb dos cables tractors de la península Ibèrica. En comparació amb els d'un sol cable aquest tipus de funicular oferia una major resistència al vent, més estabilitat de les cabines i una reducció del nombre de pilones que, per contra, eren més grans.



Planta d'aparcament i de la base del funicular.
<http://mercadefernandez.com/>
Fotografia E.Dilmé.



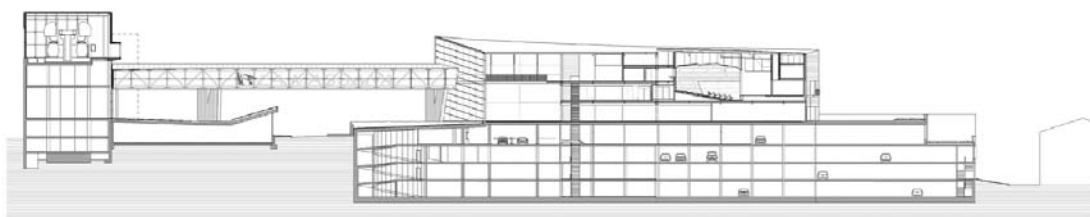
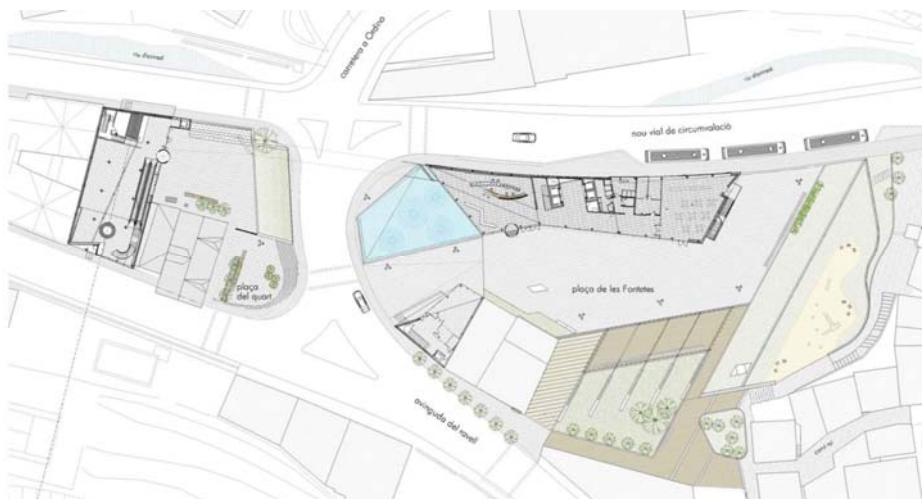


2004

CONJUNT D'EQUIPAMENT I ESTACIÓ D'ARRIBADA TELECABINA A PAL-ARINSAL

En segon gran telefèric per cable pensat, bàsicament, per l'esquí va ser el de l'estació del telecabina a les pistes de Pal-Arinsal que s'integra en un complex cultural i administratiu de 21.300 m² on hi ha un edifici de serveis amb l'oficina de turisme i el teatre de les Fontetes, així com un aparcament vertical de 580 places. Aquest conjunt també va ser resultat d'un concurs d'idees que van tornar a guanyar el despatx dels arquitectes **Ricard Mercadé** i **Aurora Fernández** però, aquest cop, amb la col·laboració de l'andorrà **Albert Vila**.

A diferència de l'equipament encampadà el massanenc se situa al mig del poble fet que va implicar una operació de reordenació urbana amb afectació viària i creació d'espais públics.



Planta i secció del conjunt de l'equipament. Web: <http://mercadefernandez.com/>.
Fotografia E.Dilmé.



2013-2017

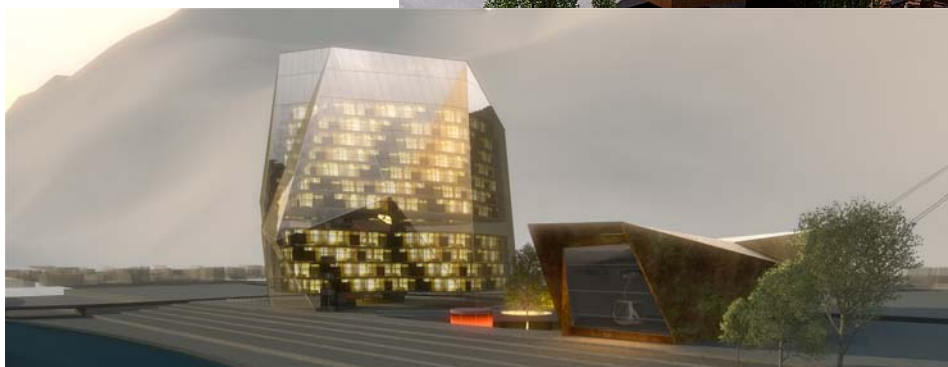
REMUNTADOR AL PIC DEL CARROI

Darrerament es torna a parlar en connectar la capital amb les pistes d'esquí. Aquest cop no seria a la parròquia de **Sant Julià de Lòria** sinó a la de **La Massana**, concretament des de **Pal-Arinsal** passant pel pic del **Carroi** que era, inicialment, el destí final del funicular. En els darrers anys l'estudi d'arquitectura de **Lluís Alonso** i **Sergi Balaguer** ha fet diverses propostes que partien de la **Borda Mateu** fins al **pic del Carroi**, on es preveia un mirador i un restaurant per arribar a la **Caubella de Pal**.

Veurem com acaba la iniciativa !!



Dibuixos de l'estudi d'Alonso-Balaguer.



ENRIC DILMÉ
dr. arquitecte

T.+376 869 558 - www.enricdilme.com

Av. Fiter i Rossell 109, local 2
AD700 Escaldes-Engordany, Andorra

Escrit a Escàs, la Massana, l'u d'Octubre del 2020