

TRANSPORTS

La Cerdanya: l'aeròdrom dels Pirineus

Un consorci constituït l'estiu passat ha de revitalitzar i fer inversions en aquest equipament

Javier Ortega Figueiral, Puigcerdà. Fa uns dies, concretament el 30 de desembre passat, des d'aquestes pàgines anunciàvem una reunió d'aeronaus i aviadors a l'aeròdrom de la Cerdanya. Els organitzadors, l'aeroclub Barcelona-Sabadell i altres pilots de Girona, esperaven una aflluència notable d'uns 30 avions i ultralleugers i prop de 100 persones. Totes les expectatives es van trencar, i el «darrer vol de l'any» (així es va batejar la trobada) a la Cerdanya va reunir més de 50 aeronaus de tot tipus, inclosos helicòpters, i prop de 200 persones relacionades amb el món de l'aviació.

Aquesta aflluència considerable i gens normal a un aeròdrom, fins i tot durant proves clàssiques com la volta aèria a Catalunya o a Espanya, van evidenciar el potencial de la Cerdanya com a centre aeri ben interessant a Girona. Es va servir un esmorzar que va oferir gratuïtament l'aeroclub Barcelona-Sabadell, als participants i visitants, que va ser contudent amb pa amb tomàquet, botifarres, i tripa amb cigrons; productes que va portar en vol des de Girona el pilot Josep Maria Roura. Durant aquest temps de teca i xerrada, es va parlar molt de la situació de l'aviació esportiva i de lleure a Catalunya, sobretot a Girona, i en general tothom coincidí que malgrat que les coses no són realment dolentes, hi ha molt per millorar i atreure la gent vers aquest món aeronàutic que tant fascina qui el viu, ja sigui pilotant o senzillament volant.

Entre els aviadors, el sentiment general cap a l'aeròdrom de la Cerdanya és d'incredulitat. Molta gent, veient el bon ambient general i les magnífiques instal·lacions de què disposa, no acaben de veure com és possible que no se li doni un ús més constant o que les autoritats locals no facin tasques de promoció i atenció cap aquest camp, que actualment és propietat del Consell Comarcal de la Cerdanya. Evidentment, el que s'hagués pogut dir al matí del 31 de desembre passat no és res nou, perquè aquestes reflexions sobre la Cerdanya i la seva potencialitat com a lloc pel desenvolupament aeri ja s'havien plantejat des de fa dècades, tantes com té l'aeròdrom o fins i tot més.

Una terrible tempesta

A finals dels anys 60, algunes persones que vivien a Barcelona, però tenien una segona residència a la Cerdanya, volaven sovint de Barcelona a la vall mitjançant helicòpter, un aparell que no tenia cap problema per aterrar als jardins de les viles ceretanes. Un d'aquests usuaris era el comte Carlos de Godó, editor del diari *La Vanguardia*, que va requerir els serveis de la companyia d'helicòpters TAF de Pepe Soler Roig per pujar a la seva residència situada al barri del golf. Godó i Soler-Roig es van enlairar des de l'aeroport del Prat sense cap problema, però a mig vol, es van trobar amb una terrible tempesta que els va obligar a aterrar per seguretat. La forta pluja els va impedir sortir de l'aparell per poder-se comunicar, i,



JOSEP TOMÀS/JAVIER ORTEGA FIGUEIRAL

TROBADA A LA CERDANYA. Alguns dels assistents al «darrer vol de l'any» a l'aeròdrom ceretà.



JOSEP TOMÀS/JAVIER ORTEGA FIGUEIRAL

INSTAL·LACIONS. Vista aèria dels hangars i l'accés a la pista.

de fet ni tan sols sabien del cert on eren concretament.

Com que l'helicòpter no arribava al seu destí, es van posar en alerta diversos destacaments de la Guàrdia Civil, que van fer algunes batudes per la ruta per la qual se suposava passaria l'helicòpter. Finalment quan els ocupants del Hughes 269 van poder comunicar on eren –havia aterrat a les rodalies de Vic– tot es va calmar i continuaren viatge fins a Puigcerdà el matí següent.

Potser aquest ensurt i limitacions en el transport entre la Cerdanya i la resta de Catalunya va fer reflexionar Javier de Godó Muntanya, qui pocs mesos després d'aquella anècdota aeronàutica viscuda pel seu pare va presentar una sol·licitud davant del Ministeri de l'Aire per construir un aeròdrom privat al bell mig de la Cerdanya, al costat d'Alp. L'autorització per iniciar un estudi i les posteriors obres van arribar a la tardor de 1971, quan ja es disposava de 45 hectàrees de terreny i una empresa gestora per a la gestió del futur centre aeri de muntanya: Aeronàutica del Segre, S.A.

En una primera fase es va construir una pista de 1.150 metres de llarg per 23 d'ample, una plataforma d'estacionament i un hangar. Aquestes obres van tenir un cost de 20 milions de pessetes, dels quals 12 van ser per a l'asfaltatge de la pista. Mentre les obres seguien el seu curs, l'empresa va crear una entitat que explotés les instal·lacions en forma de club, i així

va néixer l'Aeroclub de la Cerdanya. El 5 de gener de 1973, com a regal de Reis, la Subdirecció d'Aviació Civil va aprovar el funcionament de les activitats de l'aeròdrom d'Alp, que malgrat tenir la consideració de privat, aquesta circumstància era un formalisme, ja que el que es pretenia era obrir-lo a tothom que estigués interessat a volar des d'allà o fins al camp, que es va inaugurar oficialment l'estiu d'aquell mateix any, en coincidència amb una de les etapes de la Volta aèria a Catalunya.

Necessitats socials

L'aeroclub local va néixer amb il·lusió i ganes sota la responsabilitat de Conrad Folch. A banda dels mitjans abans esmentats, per fer caliu de club es van construir unes instal·lacions per cobrir les necessitats socials, com ara restaurant, bar, biblioteca, sala de reunions, torre de control i fins i tot una petita residència per als pilots que estiguessin de pas pel camp. Totes aquestes construccions estaven fetes en fusta, per respectar arquitectònicament l'estètica de la comarca. Les activitats aeronàutiques eren moltes (cursos de pilots, vols de lleure, excursions aèries) i curiosament durant alguns anys la societat benestant ceretana va haver d'escollir entre ser socia del club de golf o bé del club d'aviació, que a banda del seu principal atractiu també tenia d'altres com pistes de tennis, hípica o activitats de motociclisme.



JOSEP TOMÀS/JAVIER ORTEGA FIGUEIRAL

Un dels helicòpters que van anar a l'acte.

Malauradament una sèrie de fets casuals van iniciar una etapa de declivi de la institució: una nit de maig de 1976, un incendi va cremar totalment tots els edificis del camp de vol en dues hores, a causa, precisament de la seva construcció en fusta. L'any següent, quan s'inicià una reconstrucció, però ja amb un edifici d'obra, un gran robatori a les oficines del club va ser un altre cop. Malgrat tot això, les activitats van continuar, més pilots van continuar fent els seus cursos de vol i l'any 1980 es va crear el Paracentre Cerdanya, la primera escola civil de paracaigudisme de l'Estat. Tot semblava anar raonablement bé, però els objectius principals de l'aeroport no es complien: la idea original d'unir la Cerdanya amb d'altres indrets del país per via aèria era testimonial, mentre que les dues estacions d'esquí de la comarca, Masella i La Molina, no eren un focus prou atractiu (o potser no les van saber vendre) com per atreure un tipus de viatger que arribés amb avió per passar uns jornades d'esquí als Pirineus de Girona.

Els deutes d'Aeronàutica del Segre, SA i el seu aeroclub van anar augmentant fins no poder-ne fer front i el 1982, el Jutjat de Primera Instància i Instrucció de Girona va instar la subhasta del camp de vol per satisfer les reclamacions econòmiques d'una entitat financera. Un nou préstec a temps va evitar aquesta situació, però els problemes continuaven, l'aero-

club va tancar i el flamant aeròdrom de la Cerdanya va començar una decadència que va durar quatre anys, amb una activitat cada cop més minsa i uns deutes cada cop més grans, que van tornar a provocar una nova subhasta el 1986, amb un preu de sortida mínim de 23 milions de pessetes, encara que el preu global de tot estigués per sobre dels 100 milions. Aquest cop la reclamació pel deute va ser instada pel jutjat de Puigcerdà, per poder satisfer la Caixa provincial d'estalvis de Girona.

El Consell de Muntanya i la comunitat de municipis que envoltaven l'aeròdrom no estaven interessats que una empresa privada obtingués el camp de vol, ja que semblava que hi havia interessos empresarials contraris al desenvolupament de la comarca en benefici d'altres àrees de turisme pirinenc, com ara Andorra. Així que aquestes institucions públiques van sondejar la Generalitat per saber si el Govern de Catalunya voldria fer-se'n càrrec, però el Govern va declinar l'ofertament, cosa que va fer que fos finalment la Mancomunitat de Municipis, amb el suport de la Diputació, qui passés a ser el propietari de l'aeròdrom evitant la subhasta i el probable tancament del camp, perdent una instal·lació «estratègica per la comarca», com deia aleshores Josep Tajà, alcalde d'Alp.

Sense canvis

D'això fa ja vint anys, i des d'ençà les coses no han canviat tant com seria desitjable. La propietat va passar de la Mancomunitat de Municipis al Consell Comarcal de la Cerdanya, s'ha desenvolupat amb un cert èxit la disciplina del vol a vela, l'aeroclub Barcelona-Sabadell ha establert una subseu i des de fa uns anys explota les instal·lacions, i la Generalitat, puntualment subvenciona millores puntuals al camp. Ara ja s'han fet més hangars, fins a tenir-ne set i el pla director preveu certes millores i algunes ampliacions.

Però a l'aeròdrom li manca vida, vida social i aeronàutica com la que es viu els dies de Cap d'Any. També té pendent, com a eterna aspiració, intentar desenvolupar un turisme de qualitat, ja no tan sols relacionat amb l'esquí o el golf, sinó també que aporti un valor afegit a la comarca. El passat 25 de juliol es va signar la constitució del Consorci de l'Aeròdrom de la Cerdanya, integrat per la Generalitat de Catalunya, mitjançant el Departament de Política Territorial i Obres Públiques, conjuntament amb el Consell Comarcal de la Cerdanya. En els plans a mitjà termini que consten al pla director hi consten possibles obres entre l'any 2010 i 2015. El pressupost de les obres que ja s'avancen és d'uns 876.000 euros, incloent-hi augment de la capacitat del servei de combustibles, nous edificis per al servei d'extinció d'incendis, estació transformadora i tallers.

Tant de bo aquest consorci tingui una gestió encertada i aquest aeròdrom sigui un complement socioeconòmic per al seu territori i no només un lloc anecdòtic al bell mig d'un entorn privilegiat.