



# “No he parat de fer coses i, a més, m’hi he divertit”

Andreu Claret (Súria, 1908) és un dels darrers exponents de la generació que va accedir a la nostra vida col·lectiva amb l’arribada de la República. Exiliat a França i després a Andorra, ha estat un dels artífexs del progrés del país dels Pirineus i també de la construcció de carreteres de muntanya a Catalunya i a d’altres punts de l’estat.

**A**ndreu Claret i Casadessús va ser de jove fuster i ebenista a Súria i a Rajadell (Bages) i després esdevingué un dels fundadors d’ERC. Titulat en Administració local a l’Escola de Secretaris Municipals de la Generalitat (1933), va exercir aquest càrrec a l’Ajuntament de Fonollosa i creà l’Associació de Municipis de la Segarra, una entitat pionera en aquest àmbit que es gestionava des d’Aguilar de Segarra, l’actual Aguilar de Boixadors. Secretari, el 1931, del Centre Republicà de Súria, durant la guerra fou delegat d’ordre públic de la Generalitat a la Fatarella (Terra Alta) i després comissari d’hospitals, per la qual cosa organitzà l’evacuació de centenars de ferits republicans fins a Perpinyà.

A França va esdevenir propietari d’exploracions forestals, mentre organitzava una xarxa pròpia d’evasió de fugitius cap a l’altra banda del Pirineu. Aquesta activitat li comportà que fos detingut i interrogat per la Gestapo. Caigut l’Eix, i frustrada l’esperança del retorn a Catalunya, el gran emprenedor que és Claret decidí instal·lar-se a Andorra, on ha estat un dels capdavanters de la conversió d’aquest Principat en un centre comercial i turístic modern.

La seva gran passió, construir carreteres, el va empènyer a impulsar l’obertura del port d’Envalira, un fet decisiu per a la vinculació d’Andorra amb Europa i el seu progrés. També va ser clau la intervenció d’aquest “home de les neus”, com era conegut, en la neteja de Barcelona i d’altres contrades catalanes de la nevada que va bloquejar-les el 1962.

Autor dels projectes inicials del túnel del Cadí, ha assessorat la construcció de diverses obres públiques i conserva, als seus 93 anys, una vitalitat envejable a cavall d’Andorra la Vella i Barcelona. Membre d’honor de l’Associació Mundial de la Carretera, és el pare de tres altres representants de la nissaga Claret ben coneguts: el periodista Andreu —director de l’Institut Europeu de la Mediterrània—, el violinista Gerard i el violoncel·lista Lluís, i ho ha estat també de Joan, professor universitari i promotor cultural a Tolosa, mort, malauradament, l’any passat.

— Sant Antoni Maria Claret va ser un gran predicador, però sembla que vostè, un dels seus descendents, ha anat per feina d’una altra manera...

— Sí, perquè a mi, més que parlar en públic —que també he fet conferències— m’ha agradat, sobretot, moure’m, fer coses. Estudiar no ha estat el meu fort, però, en canvi, sempre m’ha estat fàcil aprendre. De petit, vaig tenir la sort de fer-me amic d’un senyor que es deia Josep Quadrenc. Ell, mentre em portava en tartana a veure les seves terres, m’ensenyava a veure la vida tal com és, perquè era una mica filòsof. A més, l’apassionaven, com a mi, les obres públiques i, particularment, les carreteres, que han estat la gran dèria de la meua vida.

— Una altra és el billar?

— De petit, vaig començar a jugar-hi amb en Serafi de cal Fusteret de Súria, i ben aviat feia exhibicions entre els ambients miners i en festes majors. El

**“Hem de salvar les vides de molta gent, que no sempre té la culpa dels accidents. L'Eix Transversal, per exemple, cal desdoblar-lo al màxim, perquè hi ha hagut massa morts”**

1929 vaig arribar a ser un bon jugador a Manresa. Gràcies als diners guanyats amb el billar, em vaig poder finançar la inscripció com a soldat de quota quan van cridar la meua lleva.

—La fusteria i l'ebenisteria han estat els seus oficis de base...

—El meu germà Florenci, que va ser alcalde de Súria durant la guerra civil, tenia negocis d'aquesta mena a la nostra vila natal i a Rajadell, i m'hi vaig incorporar. A la fusteria de Rajadell hi vaig dissenyar la meua primera carretera, que enllaça aquest poble del Bages amb el Molí de Boixeda, a Fals. El que volia era participar en els afers col·lectius, i em va semblar que esdevenir secretari municipal era una bona manera de fer-ho, fins al punt que, a més d'exercir a Fonollosa, vaig fundar l'Associació de Municipis de la Segarra. Teniu en compte que un ajuntament, als anys trenta, era una casa de misèria, el país estava molt malament.

—I particularment mal comunicat?

—I tant!, fins al punt que vaig fer-li veure al president Macià que aquest era un dels problemes més urgents.

—Durant els fets del Sis d'Octubre de 1934, es va oposar a l'actitud d'un dels seus protagonistes, el conseller de Governació Josep Dencàs.

—M'hi vaig enfadar tant que li vaig dir: “Ets el personatge més penques que he vist en la meua vida.” Amb dirigents com ell no podíem guanyar la guerra, a més no teníem un poble ni un país prou preparats.

—Com a comissari d'hospitals, com recorda l'evacuació de centenars de ferits per la frontera francesa?

—Va ser una experiència particularment dura. Vam habilitar tots els cotxes i camions disponibles, i vam portar els ferits a l'hospital de Sant Lluís de Perpinyà, que va resultar totalment insuficient. I els francesos, a corre-cuita van haver de construir barraques, perquè no ens esperava ningú.

—Com va esdevenir, a França, propietari d'explotacions forestals?

—El contacte amb la gent m'ha estat fàcil, i l'audàcia m'hi ha ajudat molt, perquè sempre he jugat fort. Gràcies a unes partides de billar amb un dels amos del circ Amar vaig ser, durant un temps, el seu administrador. Després, instal·lat a Caussada, al departament de Tarn-e-Garona, em vaig fer amic de l'alcalde, propietari de l'hotel La Roca, que em va avalar per a comprar boscos. Tenia catorze explotacions en diversos departaments, i els francesos em deien “*le roi de la forêt*”. Produïem carbó destinat a gasogens d'automòbils i fusta per a fer xalets i barrils de conyac, i això em va permetre donar feina a molts catalans refugiats i a francesos perseguits.

—Paral·lelament, i en col·laboració amb la Resistència, va organitzar una xarxa d'evasió de fugitius.

—Fer això era tan apassionant com arriscat. Un dia, Pompeu Fabra em va venir a veure i em va advertir que vigilés, que els alemanys n'estaven assabentats. No s'equivocava.

—Fins que el van detenir...

—Va ser a Osseja, a la Cerdanya. Estava malalt i em van portar a l'hospital de Sant Lluís de Perpinyà, i vaig aconseguir escapar a Salses. Després em vaig assabentar que la Gestapo, si no se'm trobava, havia promès represàlies contra les persones que m'havien ajudat a fugir. I, com que això em sabia greu, vaig prendre una decisió certament molt arriscada.

—Presentar-se voluntàriament a la policia nazi?

—Sí, però em sembla que ara no ho tornaria a fer. Vaig trucar a un alemany que residia a Perpinyà i que havia estat client meu en els negocis de fusta, i li vaig demanar que m'acompanyés. Això em devia afavorir, com també el fet de ser amic de Pau Casals, qui va remoure cel i terra entre els alemanys que coneixia.

—També devia impressionar els alemanys que, sent un exiliat, fóssiu propietari forestal.

—Molt probablement. Però tot plegat no em va salvar d'un interrogatori de set hores. Finalment, em van deixar anar, però amb l'obligació de presentar-me cada setmana a la caserna de la Gestapo a Font-romeu.

—I va fer bondat?

—No, perquè a Sallagosa, abans d'arribar de nou a Osseja, ja m'havia amagat en un restaurant d'un amic meu. Fins que vaig poder arribar a Tolosa, on em vaig deixar bigoti i m'ajudaren a canviar els papers d'identitat.

—Parle'm de l'amistat amb Casals...

—Quan jo era comissari dels hospitals militars i ell era el promotor de l'Associació obrera de concerts, portava els ferits, quan es trobaven millor, a les seves actuacions. La nostra relació va ser com una festa, i això em va permetre ajudar molta gent a través de l'Associació Pau Casals d'Ajut als Exiliats, que vaig crear i que organitzava concerts benèfics del mestre. A més, Casals va ser el padrí dels meus dos fills músics.

—No se li va passar mai pel cap, com a tants altres exiliats, d'emprendre l'aventura americana?

—Mai, perquè em trobava bé a la regió de Tolosa, que era plena de catalans i on havia muntat una fàbrica de mobles. A més, creia, com molts exiliats, que la caiguda de l'Eix ens permetria tornar a Catalunya, i fins i tot havia creat una plataforma, l'Aliança Nacional dels Catalans, en la perspectiva d'aquest retorn. Però, quan l'esperança es va esvaïr, i després de viure un temps a Acs, a l'Arièja, vaig decidir quedar-me ben a la vora de casa, és a dir, anar a Andorra.

—I com va començar, l'aventura andorrana?

—Muntant-hi un taller de fusteria i ebenisteria i també botigues i les primeres galeries comercials. Calia espavilar-se, perquè a Andorra, quan hi vaig arribar el 1949, no hi havia un duro. Però jo em vaig enamorar del país, que és una meravella.

—Sense l'obertura de la carretera del port d'Envalira, per a la qual va obtenir la concessió del Consell General de les Valls, Andorra no seria el que és avui?

—Sens dubte. Aquesta carretera, inaugurada el 1958 i que jo vaig fer amb l'ajuda d'un grup d'andorrans molt fermes, ha estat la salvació d'un país que, quan arribava la neu, es quedava pràcticament paralytitzat. Durant la seva construcció vam arribar a fer jornades de 16 o 18 hores seguides, suportant ventades i nevades intenses i temperatures sota mínims, però el resultat és una de les millors carreteres de muntanya del món.

—Un altre dels seus èxits és el desbloqueig de Barcelona i d'altres punts de Catalunya durant la gran nevada de 1962.

—M'ho va demanar l'alcalde Porcioles, que era president del Tribunal de Corts d'Andorra. Vaig haver-me d'esperar cinc hores a la frontera al capdavant de la meva expedició de màquines llevaneu. Volien fer-me firmar un paper per tal que demanés perdó per haver parlat de Franco des de les planes d'El Poble Català —portaveu de l'Aliança Nacional dels Catalans— a causa de l'afusellament de Companys. Però m'hi vaig negar i, finalment, gràcies a Porcioles, em van deixar passar. Vam treure la neu a Barcelona i al seu aeroport, i més tard, en altres nevades, a Montserrat, el pas de la frontera pel Pertús, la collada de Toses i altres punts.

—A partir d'aquest episodi, les seues relacions amb el franquisme van canviar?

—Santiago Udina Martorell, que va ser comissari del Plan de Desarrollo i subsecretari d'Obres Públiques, em va demanar que els donés un cop de mà i vaig acceptar que em nomenessin "asesor y consultor de carreteras del Estado". Això sí, no vaig voler cobrar



"El túnel del Cadí ha estat una obra molt important en el projecte d'unir directament per carretera Barcelona i París, que és una obsessió meua de tota la vida i que es va aconseguint."

mai. Els vaig dir: "Us ajudaré, però a mi no m'emprenyeu massa, perquè no vull rebre ordres de ningú". I és que no m'he deixat comprar mai, ni pels meus diners, i això que n'he manejat molts.

—I ha contribuït a dur riquesa a diversos indrets.

—A molts, perquè mai no he parat de fer coses i, a més, m'hi he divertit. He tingut intervencions al túnel del Guadarrama, a Sierra Nevada, al Pirineu català i a l'aragonès, a Andorra, a França... També he contribuït a la construcció d'estacions d'esquí. En definitiva, he hagut de discutir la jugada amb un bon nombre d'enginyers de camins, que són molt tossuts. Amb qui sí que m'he entès bé és amb el president Pujol, qui també em va nomenar assessor. Som molt amics i és una relació que ja em venia del seu pare i del seu sogre.

—Va ser un dels promotors del túnel del Cadí.

—D'aquest túnel, ja en vaig parlar el 1933 amb en Serra i Moret i Macià, i el 1966 se'n feren els primers estudis. Ha estat una obra molt important en el projecte d'unir directament per carretera Barcelona i París, que és una obsessió meua de tota la vida i que

es va aconseguint. No ha estat fàcil, però, ja que quan jo, el 1974, parlava de l'Eix del Llobregat, em tenien per un somiatruites.

—També ha estat campió de curses de velocitat de muntanya en automòbil.

—Sí, és una altra de les meves dèries. De cotxes, n'he tingut molts, però mai no he tingut cap accident. Sempre he procurat, quan conduïa, no pensar en res més.

—Han millorat, les carreteres catalanes?

—Ho han de fer encara molt més, però tot arribarà. Hem de salvar les vides de molta gent, que no sempre té la culpa dels accidents. L'Eix Transversal, per exemple, cal desdoblbar-lo al màxim, perquè hi ha hagut massa morts.

—Alguna vegada ha dit: "La meua bogeria és arribar al 2008".

—Sí, em fa molta il·lusió fer cent anys i, a més, ho veig possible. Una altra bogeria, molt més difícil, fóra que s'abolissin tots els exèrcits i s'avancés definitivament cap a la pau mitjançant un govern mundial. Faig plenament meus, doncs, els ideals de Pau Casals en aquest sentit.

Joan Alcaraz