

Les inversions territorials com a suport del desenvolupament comarcal: la xarxa viària de la Catalunya meridional

Ignasi PLANAS de MARTÍ

1. El marc territorial: característiques socio-econòmiques de les comarques meridionals de Catalunya

En el migjorn català hi ha un grup de set comarques que conformen una àrea en regressió demogràfica i d'escàs o nul desenvolupament econòmic. La majoria d'aquestes comarques se situa a cavall de la Depressió de l'Ebre i de la Serralada Prelitoral: la Conca de Barberà, les Garrigues, el Priorat, la Ribera d'Ebre i la Terra Alta. Les dues restants es localitzen a la façana costanera: el Baix Ebre i el Montsià.

A grans trets podem afirmar que es tracta d'una zona de forta tradició agrària, però sense que el sector agropecuari hagi aconseguit evolucionar i esdevenir competitiu, a diferència d'altres indrets propers de la Catalunya interior, com els regadius del Pla de Lleida o la cerealicultura segarenca. Com a excepció només podem destacar l'hortofruticultura del Delta de l'Ebre.

Per altra banda, la deficient accessibilitat que de forma endèmica ha patit gran part d'aquest territori i l'allunyament relatiu dels grans centres industrials i de serveis ha fet fracassar fins ara les actuacions públiques o privades d'introducció d'altres sectors productius.

Finalment, el turisme que en d'altres zones desfavorides —com en el cas de les comarques pirinenques— ha incentivat un canvi econòmic de signe positiu, és gairebé inexistent en les set comarques estudiades. A mig termini, tenint present llur escàs valor paisagístic, no es preveu un desenvolupament significatiu del sector terciari lligat a les activitats turístiques.

Aquesta zona deprimida queda encerclada per una corona de comarques amb un grau de desenvolupament molt més elevat. En una posició destacada hi ha el Segrià amb un prosper sector agroalimentari i el Camp de Tarragona amb la seva indústria petroquímica i el seu sector turístic intensiu.

Les comarques estudiades apleguen un total de 5.287,32 km² —xifra que representa el 16,56% del territori català— distribuïts així:

Quadre I
Supercifre ocupada per les comarques meridionals de Catalunya

Conca de Barberà	637,92 km ²
Priorat	517,31 km ²
Ribera d'Ebre	825,28 km ²
Baix Ebre	1.036,64 km ²
Montsià	659,95 km ²
Terra Alta	734,03 km ²
Garrigues (*)	840,19 km ²
Total set comarques (A)	5.287,32 km²
Total Catalunya (B)	31.930,00 km²
% (A)/(B)	16,55

(*) A efectes estadístics es comptabilitza dins les Garrigues el municipi de Torregrossa incorporat darrerament a la nova comarca del Pla d'Urgell.

Font: Recull de Dades i Estadístiques del Mapa Topogràfic de Catalunya 1:250.000 (Institut Cartogràfic de Catalunya, 1983).

Els criteris emprats per fer la selecció d'aquest grup de comarques han estat la regressió demogràfica, la nul·la o escassa industrialització i la baixa renda per càpita. Tot i que per a cada component hi ha un marge temporal d'anàlisi diferent, es pren com a punt de partida per a les comparacions ulteriors el període 1970-1975.

Respecte al primer component s'ha considerat exclusivament l'evolució de la població comarcal en el període 1920-1975. El quadre estadístic obtingut és prou significatiu per copsar la recessió demogràfica que ha sofert la Catalunya meridional. L'inici del període coincideix amb el nivell poblacional màxim assolit pel conjunt de les set comarques. La davallada és contínua fins l'any 1975.

Durant aquest període de cinquanta-cinc anys les comarques meridionals han perdut prop de 25.000 habitants, mentre que Catalunya ha guanyat un total de 3,3 milions d'habitants. La comparació amb els índexs de variació (base 1920 = 100) és prou il·lustrativa: les comarques meridionals se situen a la fi del període analitzat amb un índex 89,6 i Catalunya amb un índex de 241,4.

Quadre II

Evolució demogràfica de les comarques meridionals de Catalunya (1920-1975)

	1920	1950	1960	1970	1975
Conca de Barberà	26.008	22.348	20.131	19.024	18.283
Priorat	21.121	14.828	14.378	12.443	11.202
Ribera d'Ebre	30.349	26.950	27.647	24.952	24.427
Baix Ebre	55.641	66.426	62.400	65.748	65.663
Montsia	40.094	42.988	43.484	46.068	48.543
Terra Alta	23.365	18.525	16.141	14.903	13.983
Les Garrigues	32.649	28.100	26.661	24.690	23.327
Total comarques (A)	229.265	219.265	210.842	207.828	205.438
Total Catalunya (B)	2.344,7	3.240,2	3.920,0	5.107,6	5.660,4
(en mils hab)					
% A/B	9,77	6,77	5,38	4,07	3,63
Index variació (A)	100	95,6	92,0	90,6	89,6
Index variació (B)	100	138,2	167,2	217,8	241,4

Font: «El movimiento demográfico en Catalunya durante los últimos cien años» (Josep Iglésies, 1961) i «Población de los municipios y comarcas de Cataluña 1970-1975» (Consortio de Información y Documentación de Cataluña)

Tanmateix, si es vol precisar amb més profunditat l'evolució de la població de les set comarques ens surten dos grups clarament diferenciats. Per una banda tenim el Baix Ebre i el Montsià que en el període estudiat han incrementat llurs habitants: de 86.000 han passat ambdues comarques plegades a 114.000. En l'altre extrem tenim el Priorat, la Terra Alta i les Garrigues amb les pèrdues més rellevants, que se situen a l'entorn dels 10.000 habitants per a cadascuna d'aquestes tres comarques. Per al Priorat això ha significat perdre prop del 50% de la població. De representar les set comarques estudiades el 9,77 % del total demogràfic de Catalunya a l'any 1920 el seu pes s'ha reduït al 3,63 % l'any 1975. Queda palès, doncs, que les set comarques estudiades han patit un greu procés de regressió demogràfica.

Pel que fa a la densitat de població, aquesta àrea de la Catalunya meridional sempre ha estat una zona de densitat feble si la comparem amb la mitjana catalana. A l'any 1920 era 1,7 cops inferior a la densitat mitjana catalana (43,2 hab/km² respecte a 73,4 hab/km²). A l'any 1975 la densitat de les set comarques encara es distanciava més de la catalana ja que era 4,5 cops inferior (38,7 hab/km² respecte a 177,3 hab/km²). El desequilibri demogràfic que representa aquest fet a nivell territorial és evident: la Catalunya meridional ocupa el 16,56% del territori català, però la seva població només representava a l'any 1975 el 3,63% de total de Catalunya.

Pel que respecta al segon component analitzat, la nul·la o escassa industrialització, comptem amb dos indicadors: l'ocupació industrial amb dades de 1964 i de 1975 i les inversions industrials del període 1964-1973. Pel que fa a l'ocupació industrial, en el quadre III es destria clarament l'escassa significació que el sector secundari té en la zona estudiada, ja que amb prou feines ultrapassa l'1 % de l'ocupació total de la indústria catalana.

Quadre III
L'ocupació industrial de les comarques meridionals de Catalunya (1964 i 1975)

	1964		1975	
	treballadors	%	treballadors	%
Conca de Barberà	1.594	0,2	2.509	0,2
Priorat	435	0,0	501	0,0
Ribera d'Ebre	3.698	0,4	2.325	0,2
Baix Ebre	4.199	0,5	4.405	0,4
Montsià	1.895	0,2	3.782	0,3
Terra Alta	294	0,0	385	0,0
Garrigues	692	0,1	975	0,1
Total set comarques	12.897	1,4	14.882	1,3
Regió I	638.212	71,5	866.980	75,8
Catalunya	892.651	100,0	1.143.980	100,0

Font: «La indústria a Catalunya» (Flós, Gasòliba i Serra, 1978).

En el decurs del període que va entre els dos anys analitzats, 1964 i 1973, el pes relatiu encara ha sofert una petita davallada, del 1,4 al 1,3%. Aquest valor insignificant té com a contrapartida l'alt grau de concentració de la indústria catalana a l'entorn de Barcelona: la Regió I (Barcelonès, Baix Llobregat, Maresme, Vallès Occidental i Vallès Oriental) aplegava l'any 1975 el 75,8 % de l'ocupació industrial de Catalunya.

Com a fets destacats tenim el cas de la Ribera d'Ebre, comarca que entre 1964 i 1973 perd prop de 1.400 llocs de treball industrial, i les comarques de la Conca de Barberà i del Montsià que dins el mateix període en guanyen respectivament 1.000 i 2.000 llocs.

Respecte a l'indicador de les inversions industrials en el període 1964-1973, la situació de les set comarques reflecteix la nul·la base del sector industrial i la inexistència de perspectives de desenvolupament a mig termini. Les xifres del quadre IV són encara més desencoratjadores que les relatives a l'ocupació industrial: les inversions en ampliacions i en noves indústries durant el decenni que va de 1964 a 1973 no arribaren a l'1% del total d'inversions fetes a Catalunya. Altrament, les de la Regió I representaren el 69,48% i les de la resta de Catalunya (sense la Regió I i les comarques meridionals) el 29,65%.

Quadre IV

Inversions industrials a les comarques meridionals durant el període 1964-1973

	Milions pta	%	pta/hab	pta/km ²
Conca de Barberà	88,7	0,11	4.851,5	136.978
Priorat	7,1	0,01	633,8	13.606
Ribera d'Ebre	236,6	0,28	9.686,0	285.332
Baix Ebre	174,8	0,21	2.661,6	164.139
Montsià	119,6	0,14	2.463,8	178.895
Terra Alta	11,5	0,01	822,4	15.484
Garrigues	92,8	0,11	3.978,2	111.438
Total set comarques	731,1	0,87	3.558,7	137.748
Regió I	58.647,4	69,48	14.867,3	23.696.398
Resta de Catalunya	25.047,1	29,65	16.065,0	1.037.253
Catalunya	84.425,6	100,00	14.915,1	2.644.084

Font: «Economia y territorio en Catalunya» (Rodríguez D'Alós Moner, 1978).

La situació és extrema en el cas de les comarques del Priorat i de la Terra Alta. En aquests deu anys les inversions industrials han estat tan sols de 7,1 i de 11,5 milions de pta, respectivament. Només la Ribera d'Ebre, el Baix Ebre i el Montsià ultrapassen els cent milions de pta. Aquestes quantitats són a totes voltes ridícules si les comparem amb les obtingudes a la resta de Catalunya.

Mentre que a les comarques meridionals pertoquen 3.558,7 pta/hab d'inversió industrial, la mitjana catalana se situa en 14.915,1 pta/hab, unes quatre vegades més. Cal destacar que part de les inversions s'han produït fora de la Regió I, la qual cosa palesa un cert grau de difusió de les implantacions industrials vers la resta de Catalunya.

D'aquest procés, malauradament resten allunyades les comarques de migjorn. La distribució de les inversions per km² confirma la manca de teixit industrial: 137.748 pta/km² de mitjana per a les set comarques en contraposició als 2.644.084 pta/km² de mitjana a tot Catalunya (o 1.037.253 de la resta de Catalunya, tret a la Regió I).

Altres cop en destaquen el Priorat i la Terra Alta, molt allunyades alhora de la resta de les comarques meridionals. Les exigües quantitats en pta/hab i en pta/km² tornen a palesar la pràctica inexistència del sector secundari en ambdues comarques.

El tercer component emprat per a determinar les característiques socio-econòmiques de les comarques meridionals és la renda anual disponible. Aquest component sintetitza la situació econòmica dels habitants de la zona en comparació amb els de la resta de Catalunya. En el quadre V s'expressa la distribució de la renda anual disponible de l'any 1973, en pta totals i en pta per càpita.

Quadre V
Renda anual disponible a les comarques meridionals de Catalunya (1973)

	milions pta	%	pta/hab
Conca de Barberà	1.616,4		86.788
Priorat	1.026,9		85.937
Ribera d'Ebre	1.636,9		68.069
Baix Ebre	5.309,4		79.981
Montsià	3.884,8		81.682
Terra Alta	980,3		67.218
Garrigues	1.889,7		78.279
Total set comarques	16.344,4	2,8	78.279
Regió I	415.956,0	71,9	101.252
Resta Catalunya	146.419,6	25,3	107.128
Catalunya	578.720,0	100,0	107.102

Font: «Economia y territorio en Catalunya» (Rodríguez- D'Alós Moner, 1978).

La diferència entre la renda disponible en l'any 1973 dels habitants de les comarques meridionals i la de la mitjana de Catalunya era considerable: 78.279 pta/hab front a 107.102 pta/hab (un 25% menys, aproximadament). Les comarques en situació més deprimida són la Ribera d'Ebre i la Terra Alta, ambdues no assoleixen les 70.000 pta/hab. Amb aquest darrer indicador queda confirmat el caràcter marginal de la Catalunya meridional dins el conjunt de l'economia catalana.

De l'anàlisi dels tres components estudiats es pot concloure que les comarques meridionals catalanes, a mitjan dècada dels setanta, patien un procés continu de pèrdua de pes demogràfic, es trobaven gairebé desindustrialitzades, sense capacitat per atreure inversions i amb un nivell de rendes netament inferior a la mitjana catalana.

2. El pla de carreteres de Catalunya i les inversions en infraestructura viària a les comarques meridionals (1981-1990)

Situació de la xarxa viària

La xarxa de carreteres de Catalunya és de tipus radiocèntric, polaritzada a l'entorn de Barcelona i la seva àrea metropolitana. La seva finalitat és donar prioritat als accessos a aquesta zona altament densificada i congestionada, fet que no fa sinó traduir el pes demogràfic i econòmic que té Barcelona i el seu rerapaís dins el conjunt del país.

Per contra, la densitat de carreteres a la Catalunya interior és baixa. Sovint es troben situacions de cul-de-sac per manca de connexions entre comarques veïnes i de marginació respecte els canals bàsics de comunicació (cas de les comarques pirinenques).

La xarxa actual de carreteres de Catalunya penalitza, doncs, aquests punts del territori

més allunyats de l'àrea metropolitana barcelonina i incrementa la inaccessibilitat per raó de la traça i la velocitat de la xarxa. Cal pensar que fins l'any 1975, els plans de carreteres es canalitzen quasi exclusivament vers la millora dels accessos a Barcelona, la franja costanera i Tarragona.

Tot i que la densitat de la xarxa viària a les comarques meridionals de Catalunya pot considerar-se satisfactòria en relació a l'orografia i a l'estructura de la població, les característiques de la mateixa accentuen la posició marginal d'aquestes comarques. Els diferents avaluadors de l'accessibilitat confirmen l'aïllament en que es troba gran part d'aquesta zona.

L'accessibilitat, a més de per la distància, es mesura pel temps de recorregut. Un dels índexs d'accessibilitat és el Temps Mitjà per la Xarxa (TMX) que avalua el temps esmerçat entre el punt de referència i la resta de punts del territori. En el cas de Catalunya la mitjana del TMX era de 107,3 a l'any 1981. Com a exemple de la inaccessibilitat de les comarques meridionals donem els TMX corresponents a cinc localitats:

	TMX
Ulldecona (Montsià)	141,6
La Granadella (Garrigues)	142,5
Alcanar (Montsià)	147,6
Flix (Ribera d'Ebre)	149,7
Gandesa (Terra Alta)	154,5
Mitjana catalana	107,3

D'aquesta forma es comprova com des del punt de vista del temps les comarques meridionals de Catalunya es troben en una situació perifèrica i deficient respecte a la mitjana catalana.

El primer resultat que es pot extreure del quadre VI és que la proporció de km de xarxa viària que tenen les comarques meridionals respecte al total català (16,6%) s'ajusta a la proporció de superfície ocupada per les mateixes (16,9%). Fins i tot, en quan a la proporció de km d'autopistes aquesta és superior (19,5%). En aquest aspecte és significatiu que les comarques amb menys km d'autopistes són les que es troben en una situació econòmica més precària, com en els casos del Priorat i de la Terra Alta. No obstant, com analitzarem més tard, l'existència d'autopistes o de vies de circulació ràpida és condició necessària però no és condició suficient per assegurar el desenvolupament econòmic (com en el cas de les Garrigues).

Quadre VI
Xarxa viària a les comarques meridionals de Catalunya (1984)

	Estat		Generalitat	Diputació	Total
	(1)	(2)			
Conca de Barbera	20,8	4,8	172,3	149,4	356,5
Priorat	—	27,6	180,2	61,2	269,0
Ribera d'Ebre	—	12,7	132,7	70,1	215,5
Baix Ebre	34,9	64,7	112,4	86,3	298,3
Montsià	23,6	30,9	33,4	150,9	238,8
Terra Alta	—	31,0	94,7	77,7	203,4
Garrigues	22,3	39,6	105,7	107,3	274,9
set comarques (A)	101,6	220,5	831,4	702,9	1.856,4
CATALUNYA (B)	522,2	1.274,8	4.791,4	4.590,3	11.178,7
% (A)/(B)	19,5	17,3	17,3	15,3	16,6

(1) Autopistes (2) resta de carreteres

Font: Anuari Estadístic de Catalunya 1989 (Institut d'Estadística de Catalunya).

Altre fet digne d'esment és que la xarxa de carreteres sota administració de la Generalitat de Catalunya representa el 44,8 % de la xarxa viària total de les set comarques, amb un total de 831,4 km. La xarxa viària depenent de l'Estat representa el 17,4 % amb 322,1 (un terç dels quals és d'autopista). Ambdues xarxes són les que conformen els grans eixos bàsics de comunicacions d'aquestes comarques i juguen un paper fonamental en la millora de l'accessibilitat global.

La resta de carreteres pertany a les Diputacions provincials (de Lleida, en el cas de la comarca de les Garrigues, de Tarragona en les altres sis comarques). Abasten un total de 702,9 km (el 37,9 % del total de la xarxa). Tot i la seva magnitud, no s'ha tingut en compte a l'hora de valorar els nivells d'accessibilitat de les set comarques, ja que conformem la xarxa local d'interconnexió entre les diferents poblacions i les inversions de millora de la mateixa no afecten a l'accessibilitat global.

El Pla de Carreteres de Catalunya

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya (DPTOP) començà l'any 1981 la redacció del Pla de Carreteres de Catalunya. Els diferents tràmits previs a la seva aprovació definitiva duraren fins l'any 1985. Finalment, a les darreries d'aquest any s'aprovà com a Pla Territorial Sectorial.

L'objectiu territorial que es marcà el Pla fou el de la vertebració de tot el territori català

amb una millora de l'accessibilitat. Les sis línies d'actuació per aconseguir l'objectiu esmentat foren:

- A) Contenció del procés de creixement de les àrees metropolitanes.
- B) Potenciació de la xarxa de llocs centrals que equilibren el territori.
- C) Potenciació de l'activitat comercial mitjançant la millora de l'accessibilitat intercomarcal.
- D) Dotació de nivells d'accessibilitat per damunt d'uns mínims que es fixen per a cadascuna de les zones del territori.
- E) Dotació d'estàndards d'infraestructura equivalents per a cada zona del territori, tenint en compte l'orografia i la densitat dels assentaments.
- F) Millora de les relacions amb Espanya i França.

Pel que fa a les set comarques estudiades els aspectes que ens interessen són els B), C), D) i E). Tots aquests actuen en el sentit de reduir la marginalitat i perifèricitat actual d'aquesta zona tot millorant la seva accessibilitat. Paral·lelament, el Pla de Carreteres de Catalunya també es plantejava uns objectius de tipus funcional com la millora de la seguretat vial, l'augment de la capacitat de la xarxa i de la fluïdesa del tràfic. D'altres objectius anomenats instrumentals es proposaven la valoració dels costos econòmics de passar d'unes determinades condicions de servei a unes altres. També es feia l'anàlisi de l'impacte del Pla de Carreteres en termes d'accessibilitat i de la modificació de les variables econòmiques.

El Pla de Carreteres defineix la Xarxa Bàsica com la que serveix de suport a la circulació de pas, a la circulació interna de llarga distància i a la intercomarcal i intracomarcal de gran volum. La Xarxa Bàsica es divideix, atenent les característiques de les carreteres que la integren, en Xarxa Bàsica Primària i en Xarxa Bàsica Secundària. D'acord amb els criteris del Pla, la Xarxa Bàsica s'ha de distribuir sobre el territori de manera que cap punt bàsic (les capitals comarcals i les poblacions de més de 10.000 habitants) no quedin a més de 5 km de distància i cap nucli habitat a més de 25 km de la mateixa. En el cas de les set comarques d'estudi els punts bàsics són solament les capçaleres de comarca. L'altre element determinant de la Xarxa Bàsica és que la velocitat fictícia (el quocient entre la distància en línia recta i el temps mínim de recorregut sobre la xarxa) no sigui inferior a 50 km/hora en terreny pla o accidentat i a 35 km/hora en terreny muntanyós.

Per a desenvolupar el Pla de Carreteres es dividí Catalunya en 113 zones, en funció de llur accessibilitat. Les zones corresponents a les comarques estudiades són de la 63 a la 74 i les 98 i 99. Les poblacions capçaleres de cadascuna d'aquestes 14 zones amb llurs adscripcions comarcals són: Montblanc i Santa Coloma de Queralt (Conca de Barberà), Falset (Priorat), Flix i Móra d'Ebre (Ribera d'Ebre), Tortosa i l'Ametlla de Mar (Baix Ebre), Amposta, Sant Carles de la Ràpita, Alcanar i Ulldesona (Montsià), Gandesa (Terra Alta), les Borges Blanques i la Granadella (Garrigues).

La situació de la xarxa viària d'aquestes 14 zones en 1981 era molt deficitària. Com a exemple exposem dos indicadors que palesen els dèficits d'infraestructura viària (cal recordar que anteriorment s'ha fet referència a un altre indicador, el TMX). El primer és la densitat de la xarxa, en km per km². Les zones amb xarxa menys desenvolupada, tenint en compte que la mitjana de Catalunya és de 0,45, són Sant Carles de la Ràpita (0,05),

Flix (0,14) i Tortosa (0,18). L'altre indicador mesura la qualitat de la xarxa. Si la mitjana catalana és de 1.205,2, ens trobem amb la Granadella que només té 859,7; Santa Coloma de Queralt, 885,6; i Falset 935,3.

En l'anàlisi que el Pla de Carreteres fa de la situació socio-econòmica de les comarques meridionals l'any 1981, se'n dedueix —com hem assenyalat en el punt 2 d'aquest treball— que es troba molt per dessota de la mitjana catalana. Sembla, doncs, que una deficient xarxa viària va aparellada amb una situació econòmica molt precària.

El mateix Pla de Carreteres reconeix que els creixements comarcals en aquestes àrees deprimides i sense potencial endogen de desenvolupament s'han de produir a partir de factors externs. Entre aquests la reducció de la distància als nuclis més dinàmics del país (en temps/cost) és un factor principal. El paper que juguen les vies ràpides de comunicació —la Xarxa Bàsica— és, en conseqüència, essencial.

Els grans màxims de creixement es manifesten a les comarques servides directament per autopistes i vies ràpides, fet que confirma l'impacte de les esmentades infraestructures com a elements vertebradors del territori. Però el Pla també fa l'advertiment que no totes les comarques servides per vies ràpides han experimentat un creixement econòmic. Dos exemples els trobem dins el nostre grup de set comarques amb la construcció de l'Autopista de l'Ebre (A-2): la Conca de Barberà i les Garrigues.

Quan arriba el moment de definir les alternatives viables per a assolir els objectius del Pla de Carreteres, es trien els projectes d'ampliació de la Xarxa Bàsica que més poden resoldre els problemes d'accessibilitat i poden donar compliment al model territorial desitjable. Aquest model reequilibrador del territori ha d'aconseguir posar fre a la concentració de la població i de l'activitat al llarg de la franja costanera i, per contra, ha de promoure el seu trasllat vers l'interior (veure les línies d'actuació del Pla esmentades anteriorment).

Els projectes de nous itineraris de la Xarxa Bàsica que recull el Pla de Carreteres són un total de cinquanta-cinc. Pel que fa a les set comarques estudiades, de tots aquests itineraris només nou afecten a l'àrea i molts d'aquests encara ho fan en un part molt migrada

Del pressupost total dels 55 projectes del Pla de Carreteres, el 70,5 % correspon a la Generalitat de Catalunya, el 29,1 % a l'Estat, i el 0,4 a les Diputacions Provincials. En el cas de les set comarques d'estudi aquesta proporció és diferent pel gran pes que té la xarxa viària sota administració estatal. El 42 % del cost dels nou projectes que afecten a les comarques estudiades correspon a l'Estat i el 58 % a la Generalitat de Catalunya.

Quadre VI
Pla de carreteres de Catalunya
Projecte de nous itineraris de la xarxa bàsica

Núm.	Nom itinerari	Pressupost (milions de pta 1981)	Administració responsable	comarques afectades
06	Barcelona-prov. Castelló	6.542,5	Estat	BE-MO
08	Tarragona-Almacelles	4.280,4	Estat	CB-GA
09	Tarragona-prov. Terol	4.050,9	Estat	PR-RE-TA
09-A	Hosp. de l'Infant-Mora	640,0	Generalitat	RE
11-1	Eix Occidental (tram I)	7.950,5	Generalitat	MO-BE-RE
11-1-A	Tortosa-Aldea	506,0	Generalitat	BE
11-C	Xerta-Gandesa	892,6	Generalitat	BE-TA
12	Salou-Artesa de Segre	5.683,2	Generalitat	CB
s/n	Aut. Tarragona-Montblanc	4.862,6	Generalitat	CB
Total	9 projectes	35.408,7		
TOTAL	55 PROJECTES DEL PLA	316.245,3		

(BE = Baix Ebre; MO = Montsià; CB = Conca de Barberà; GA = Garrigues; PR = Priorat; RE = Ribera d'Ebre; TA = Terra Alta)

Font: «Pla de Carreteres de Catalunya» (DPTOP, 1987).

Del pressupost total dels 55 projectes del Pla de Carreteres, el 70,5 % correspon a la Generalitat de Catalunya, el 29,1 % a l'Estat, i el 0,4 a les Diputacions Provincials. En el cas de les set comarques d'estudi aquesta proporció és diferent pel gran pes que té la xarxa viària sota administració estatal. El 42 % del cost dels nou projectes que afecten a les comarques estudiades correspon a l'Estat i el 58 % a la Generalitat de Catalunya.

El conjunt dels pressupostos dels nou projectes que tenen incidència en les comarques meridionals només representa un 11,2 % del total pressupostat pel Pla de Carreteres. A més, com s'ha esmentat abans, molts trams d'aquests itineraris pertanyen a d'altres comarques. En general, aquests projectes no pressuposen la construcció de noves vies, sinó la millora del traçat i de l'amplada de les preexistents. Tan sols, pel que fa a les comarques d'estudi, es construeixen 83,5 km nous, repartits de la següent forma: 39,5 a la Ribera d'Ebre, 32 al Baix Ebre, 10 al Montsià i 2 a la Conca de Barberà. En total representen el 9,0 % dels km nous projectats de Xarxa Bàsica de tota Catalunya.

Si a aquests trams de nova construcció afegim els existents, obtenim el següent quilometratge de Xarxa Bàsica per a les set comarques:

	km
Conca de Barberà	68
Priorat	23
Garrigues	62
Terra Alta	39
Baix Ebre	132
Montsià	61
Ribera d'Ebre	79
Total	464

Sobre un total de 4.185 km totals de Xarxa Bàsica que hi ha a Catalunya, això significa un percentatge del 11 %. Aquest percentatge és inferior a la superfície ocupada per les set comarques (16%). Sembla, doncs, que el Pla de Carreteres no actua en la línia de reduir el desequilibri territorial i, per contra, continua penalitzant les àrees més marginals.

Tal com palesen els TMX de diferents localitats de les comarques meridionals, les previsions del Pla de Carreteres fetes per a l'any 2001 no redueixen la marginalitat i perifèritat d'aquesta àrea. En canvi si que existeix una millora de l'accessibilitat global en aquestes comarques ja que els TMX són inferiors als de l'any 1981 esmentats amb anterioritat.

TMX s/Pla de Carreteres (previsió any 2001)

Ulldecona	127,0
Alcanar	127,0
Tortosa	121,6
Gandesa	121,4
Sant Carles de la Ràpita	117,4
Amposta	116,5
La Granadella	111,9
Flix	109,1
<hr/>	
Mitjana catalana	80,4

Les inversions en xarxa viària durant el període 1980-1990

D'acord amb les dades procedents del DPTOP, les inversions en carreteres en el decurs del decenni 1980-1990 fetes per la Generalitat de Catalunya en les set comarques estudiades sumen un total de 9.556 milions de pta que es distribueixen tal com es pot veure en el quadre VIII.

Del quadre VIII es poden extreure un seguit de conclusions. La primera és que del total d'inversions fetes per la Generalitat de Catalunya en xarxa viària només el 9,40 % corresponen a l'àmbit de les set comarques estudiades. Aquesta proporció és netament inferior a la superfície ocupada (16%) i al quilometratge sota dministració de la Generalitat en aquestes comarques (811,5 km que representen en 17% del total de Catalunya).

Això és un indicador evident de la descapitalització de la infraestructura viària de tota aquesta àrea de la Catalunya meridional. Almenys pel que es refereix a les carreteres sota dependència de la Generalitat, perquè cal tenir en compte que l'Estat també participa en la millora de la xarxa d'aquesta zona. Cal destacar, en aquest sentit, el projecte 09 (Tarragona-província de Terol) sota reponsabilitat estatal que afecta precisament a les comarques més deprimides: el Priorat, la Ribera d'Ebre i la Terra Alta (veure quadre VII).

Quadre VIII
Inversions en carreteres 1980-1990
Obres adjudicades per la Generalitat de Catalunya
(en milions de pta)

Any	CB	PR	GA	TA	BE	MO	RE	Total comarques	Catalunya total	% (*)
1980	—	—	6	—	—	5	—	11	1.414	0,78
1981	44	—	—	—	134	—	—	184	3.399	5,41
1982	—	49	—	—	111	—	1.228	1.388	11.284	12,30
1983	—	520	88	—	1.053	—	—	1.661	17.606	9,43
1984	—	—	—	—	—	—	—	—	282	0,00
1985	52	14	8	17	4	—	355	450	2.035	22,11
1986	—	—	—	—	815	6	1.122	1.943	6.675	29,11
1987	28	27	75	48	523	5	—	706	10.636	6,64
1988	589	—	—	32	10	—	31	662	8.747	7,57
1989	63	45	748	466	761	22	446	2.551	17.106	14,91
1990	—	—	—	—	—	—	—	—	22.492	0,00
TOTAL	776	655	925	563	3.411	38	3.188	9.556	106.676	9,40

(*) Percentatge del total de les set comarques sobre el total de Catalunya.

Font: Anuaris Estadístics de Catalunya 1984 a 1990 (Institut d'Estadística de Catalunya).

Altre punt interessant del quadre VIII és el de la repartició territorial de les inversions. Els imports anuals que superen els 400 milions de pta corresponen sobretot al projecte de construcció de l'Eix de l'Ebre (núm 11-1 del quadre VII): BE-1983, BE/RE-1986, BE-1987 i BE/RE-1989, amb un total de 4.720 milions de pta. El següent projecte és el de construcció de la nova carretera Hospitalet de l'Infant-Móra d'Ebre (núm.09-A del quadre VII) que afecta a la comarca de la Ribera d'Ebre (RE-1982) amb un import de 1.228 milions de pta.

D'aquesta forma es destrien dues comarques molt afavorides per les inversions dutes a terme en la xarxa viària durant el període 1980-1990, el Baix Ebre i la Ribera d'Ebre (3.411 i 3.188 milions de pta, respectivament. Ambdues plegades representen el 69% del volum total d'inversions realitzades en les set comarques meridionals. Altrament, la comarca menys afavorida és el Montsià, que amb només 38 milions de pta representa el 0,4% del total de les inversions.

Pel que fa a la repartició temporal de les inversions aquestes es concentren el 1982, 1983, 1986 i 1989, anys en que superen els mil milions de pta. Per contra, el 1984 i 1990 no existeixen inversions i el 1980 són insignificants. No obstant hi ha una diferència entre 1984 i 1990: mentre en el primer any la manca d'inversions a les set comarques es correspon amb la inexistència d'inversions arreu de Catalunya, en el darrer any és en el que la Generalitat inverteix més: 22.492 milions de pta. Part considerable d'aquest import

s'esmerça en infraestructures de la Regió I (sobretot del Barcelonès) amb motiu de la celebració dels Jocs Olímpics.

En el quadre IX es comparen les inversions d'infraestructures viàries del període 1980-1990 entre les diferents comarques catalanes agrupades en regions, d'acord amb la divisió territorial de 1932. Del mateix quadre se'n dedueix que les Regions I, II i VII acaparen el 66% del total de les inversions. La Regió I és sens dubte la més afavorida, amb prop del 40%. Ens trobem molt lluny de l'objectiu prioritari assenyalat pel Pla de Carreteres: la vertebració del territori català. La concentració de les millors viàries a l'entorn Barcelona es contradiu amb les línies d'actuació proposades en el Pla de Carreteres.

Quadre IX
Inversions en infraestructura viària 1980-1990 agrupades per regions

	Milions pta	%	Milions pta/km ²	Milions pta/hab
Regió I	39.908	39,25	16,22	9,85
Regió II	12.265	12,06	3,21	26,94
Regió III (1)	5.474	5,38	2,10	10,94
set comarques (2)	9.556	9,40	1,80	47,21
Regió VI	5.767	5,67	2,12	37,00
Regió VII	15.017	14,77	3,40	53,70
Regió VIII (3)	7.648	7,52	1,65	28,30
Regió IX	5.901	5,80	1,15	127,00
CATALUNYA	101.676			
	(4)	100,00	3,18	17,06

(1) Inclou el Baix Camp.

(2) Corresponen a les Regions IV i V més la comarca de les Garrigues adscrita a la Regió VIII.

(3) Excepte les Garrigues.

(4) 140 milions no tenen cap adscripció regional.

Font: Anuaris Estadístics de Catalunya 1984 a 1990 (Institut d'Estadística de Catalunya).

Darrera les regions més afavorides (I, II i VIII) trobem el grup de les set comarques meridionals, amb un total de 9.556 milions de pta que representen el 9,4% del total invertit. Tanmateix quan es fa la distribució de les inversions per unitat de superfície (milions pta/km²) no resulten tan afavorides i se situen en posició molt menys destacada, al costat de les regions de l'Alt Pirineu (IX) i de Lleida (VIII).

Per contra, quan s'empra la variable demogràfica (milions pta/hab, segons el Cens de població de 1991) la situació del grup de les set comarques es modifica, ja que se situa entre les tres primeres regions, darrera de la Regió IX —l'Alt Pirineu, amb feble potencial demogràfic— i de la Regió II (les comarques gironines).

Per últim, pel que fa referència a la mitjana de Catalunya, les comarques meridionals

es troben molt per dessota en quan a la proporció d'inversions per km² i per damunt en quan al volum d'inversions per hab.

3. Les perspectives demogràfiques i de desenvolupament econòmic de les comarques meridionals

Les perspectives demogràfiques i econòmiques de la Catalunya meridional no són falagüeres. A començament de la dècada dels anys noranta les comarques meridionals no denoten signes clars de modificació de la seva davallada demogràfica i de la seva recessió econòmica.

Quadre X
Evolució demogràfica de la Catalunya meridional
en el període 1981-1991

	1981	1991	% Increment
Conca de Barberà	18.140	17.969	- 0,94
Priorat	10.520	9.472	- 10,00
Garrigues	22.810	21.520	- 5,66
Terra Alta	13.732	12.930	- 5,84
Baix Ebre	65.961	63.394	- 3,89
Montsià	49.564	54.079	+ 9,11
Ribera d'Ebre	24.984	23.036	- 7,80
Total set comarques (A)	205.711	202.400	- 1,61
CATALUNYA (B)	5.956.414	5.959.929	+ 0,06
% (A)/(B)	3,45	3,39	

Font: Censos de Població de l'INE. Resultats comarcals a partir de dades de l'Institut d'Estadística de Catalunya.

Segons les dades de l'evolució de la població de les comarques meridionals en el període 1981-1991, reflectides en el quadre X, continua la tònica de pèrdua demogràfica iniciada a començament del segle XX (veure quadre II). Aquest procés és paral·lel al de pèrdua de pes dins el conjunt de Catalunya. De l'any 1981 a l'any 1991 la població de les set comarques decreix en un 1,61% mentre la població del conjunt del Principat es manté estable. El pes específic d'aquestes comarques decau, en el mateix període, del 3,45% al 3,39%.

Ens trobem, així doncs, en una àrea amb un endèmic procés de despoblament. La densitat demogràfica tan sols arriba als 38 hab/km² quan la mitjana de Catalunya assoleix els 186 hab/km². Els decreixements més notables es localitzen a les comarques del Priorat, la Ribera d'Ebre, la Terra Alta i les Garrigues, entre un 10 i un 5%. L'única comarca on es produeix un increment poblacional és el Montsià, precisament la que menys inversions en infraestructura viària ha obtingut en el decenni 1980-1990.

Quadre XI
Inversions industrials a les comarques meridionals (1988-1990)

	Milions pta	% set comarques	% Catalunya
Conca de Barberà	2.021,6	21,7	0,91
Priorat	170,5	1,8	0,08
Garrigues	407,6	4,3	0,18
Terra Alta	148,5	1,6	0,07
Baix Ebre	3.789,3	40,6	1,70
Montsià	954,1	10,2	0,43
Ribera d'Ebre	1.845,3	19,8	0,83
Total set comarques	9.336,9	100,0	4,19
CATALUNYA	222.464,4	—	100,00

Font: Anuaris Estadístics de Catalunya 1988, 1989 i 1990 (CIDC).

Quan s'analitzen les inversions industrials del trienni 1988-1990 (quadre XI) els resultats, tot i ser d'escassa consideració, no són tan desencoratjadors. Del 0,87% del total de les inversions industrials fetes a Catalunya durant el període 1964-1973 (veure quadre IV) es passa al 4,19%. Però cal tenir present que la major part de les inversions es concentren en dues comarques: el Baix Ebre i la Conca de Barberà, ambdues comunicades mitjançant autopistes.

Segueix en ordre d'importància la Ribera d'Ebre i el Montsià. Si bé la primera d'ambdues no disposa d'autopista, cal recordar que és la comarca amb més inversions en infraestructures viàries (Eix de l'Ebre i itinerari Hospitalet-Móra). Per aclarir la contradicció existent en aquesta comarca entre les inversions industrials que ascendeixen a 1.845,3 milions de pta i la forta pèrdua de població (del 7,8%), caldria esbrinar quins han estat els sectors industrials i les empreses concretes afavorides per les inversions.

Les comarques interiors —Terra Alta, Priorat i les Garrigues— continuen com en dècades anteriors mancades d'inversions industrials. En aquestes sí que es produeix paral·lisme entre recessió demogràfica i inexistència d'inversions industrials. A més són les comarques catalanes amb la proporció més elevada d'actius del sector primari (dades de 1991): la Terra Alta amb el 53% sobre el total de població activa, les Garrigues amb el 47,7% i el Priorat amb el 41,1%. A efectes comparatius cal pensar que el total d'actius agraris a Catalunya se situa en un 3,6%

Pel que fa a la renda disponible, les comarques meridionals no han millorat llur situació dins el conjunt de Catalunya. Si l'any 1973 aplegaven tan sols el 2,8% del volum total de la renda de Catalunya (veure quadre V), l'any 1987 continuaven en un valor similar: el 2,93% (quadre XII).

En l'any 1987, totes les comarques meridionals es trobaven per sota el nivell de la renda mitjana catalana (només la Conca de Barberà s'apropava). No obstant, el conjunt de les set comarques ha millorat una mica la seva posició: del 73,1 en l'any 1973 sobre l'índex 100 corresponent a la mitjana de Catalunya ha passat al 84,3% en 1987. Les comarques

pitjor situades són les que pateixen més els efectes de la recessió demogràfica i de la deterioració de la seva economia: el Priorat i la Terra Alta.

Quadre XII
Renda familiar disponible a les comarques meridionals (1987)

	Milions pta	pta/hab	RFD en índex
Conca de Barberà	13.585,2	742.728	98,2
Priorat	5.938,6	583.301	77,1
Garrigues	13.038,9	645.045	85,3
Terra Alta	7.150,0	531.636	70,3
Baix Ebre	45.300,4	666.780	88,2
Montsià	31.769,3	628.596	83,1
Ribera d'Ebre	15.753,5	666.112	88,1
Total set comarques	132.535,9 (A)	637.743	84,3
CATALUNYA	4.521.889,0 (B)	756.342	100,0
% (A)/(B)	2,93		

Font: Castells-Costa-Parellada-Peran (1987).

4. Conclusions

1.- La situació socio-econòmica de les comarques meridionals de Catalunya abans de la posta en marxa del Pla de Carreteres de la Generalitat de Catalunya era d'una absoluta precarietat: a una endèmica recessió demogràfica s'afegia una nul·la industrialització i una baixa renda, molt per dessota de la mitjana catalana.

2.- L'objectiu essencial del Pla de Carreteres és el d'assolir la vertebració del territori català mitjançant la millora de l'accessibilitat, sense la qual no és possible el redreçament econòmic de les àrees més deprimides. Tanmateix, les inversions realitzades en infraestructura viària per la Generalitat de Catalunya durant el període 1980-1990 han estat exígies a les comarques meridionals i en conseqüència les comunicacions en aquesta àrea són i seran deficitàries. Per contra les inversions s'han concentrat en gran manera en les zones més desenvolupades.

3.- El dèficit esmentat esdevé greu per tal com s'ha detectat una correspondència entre recessió demogràfica i econòmica, per una banda, i inaccessibilitat, per altra. Els exemples comarcals de la Terra Alta i del Priorat són colpidors.

4.- Només en els casos del Baix Ebre i de la Ribera d'Ebre s'ha fet un esforç per millorar la xarxa viària, amb la construcció de l'Eix de l'Ebre. Ambdues comarques són les que han rebut, conjuntament amb la Conca de Barberà, més capitals per a la renovació i ampliació de les seves indústries. Sembla, doncs, destriar-se una tendència impulsora en l'economia d'aquestes comarques a redós de la millora de l'accessibilitat.

5.- No obstant aquestes deduccions, caldrà esperar a l'any 2000 per poder copsar si els esforços inversors de l'Administració en infraestructures viàries —que sempre són a mig i llarg termini— donen fruits positius, o si per contra no juguen el paper que de les mateixes s'esperava segons els objectius territorials del vigent Pla de Carreteres de la Generalitat de Catalunya.

6.- Sembla evident, però, que la política de reequilibri territorial no es pot sustentar de forma exclusiva en la millora de les infraestructures i equipaments, sinó que cal incidir directament en l'activitat econòmica de les àrees més desfavorides. En aquest sentit, les comarques meridionals queden incloses dins el programa del Departament d'Indústria i Energia de la Generalitat de Catalunya que fomenta les inversions industrials mitjançant la concessió d'incentius als empresaris.

Bibliografia

- CASTELLS, A.; COSTA, A.; PARELLADA, M.; PERAN, E. (1987).- *La renda familiar disponible de les comarques, municipis més grans de 5.000 habitants i capitals comarcals de Catalunya*. Barcelona.
- CONSORCI DE DOCUMENTACIÓ I INFORMACIÓ DE CATALUNYA .- *Anuaris Estadístics de Catalunya 1984 a 1990*.
- DEPARTAMENT DE POLÍTICA TERRITORIAL I OBRES PÚBLIQUES (1987).- *Pla de Carreteres de Catalunya*. Barcelona. DPTOP, Generalitat de Catalunya.
- DEPARTAMENT DE POLÍTICA TERRITORIAL I OBRES PÚBLIQUES .- *Memòries anuals de 1981 a 1990*. Barcelona. DPTOP, Generalitat de Catalunya.
- DIRECCIO GENERAL D'INDÚSTRIA (1991).- *Incentius per al reequilibrament industrial i territorial. Comarques beneficiàries d'ajuts a la inversió industrial*. Barcelona. Departament d'Indústria i Energia, Generalitat de Catalunya.
- FLOS, A.; GASÒLIBA, C.; SERRA, N. (1978).- *La indústria a Catalunya*. Barcelona. Vicens Vives.
- RODRÍGUEZ, A.; D'ALÓS-MONER, R. (1978).- *Economía y territorio en Catalunya*. Barcelona. Servicio de Estudios, Banca Mas Sardà.