

# Consideracions sobre un projecte viari present: l'eix transversal de Catalunya

Jaume FONT i GAROLERA

*Universitat de Barcelona*

## 1. Introducció

Aquest article s'emmarca en el context d'un treball de recerca sobre el procés de configuració de la xarxa viària catalana i té per objecte efectuar algunes consideracions sobre una de les infraestructures viàries que el Pla de Carreteres de Catalunya, redactat el 1983 i aprovat pel Consell Executiu el 13-10-1985, ha considerat com a bàsica: l'Itinerari-17, anomenat Eix Transversal, autovia que ha de travessar Catalunya d'oest a est, tot posant en comunicació Lleida i Girona a través de la Depressió Central (Gen. de Cat., 1987, pàg. 140). \*\*

Hom podria partir del supòsit que en el cas de la fins ara frustrada història de l'Eix Transversal, s'hi reflecteixen d'alguna manera, el conjunt de fets geogràfics, processos socio econòmics i la suma de successives decisions polítiques, que han portat a la configuració de la xarxa viària catalana, i, per extensió, a la configuració de l'actual model d'ocupació de l'espai geogràfic català.

\* El dia 17 de Juliol de 1989, quan ja estava en premsa aquest número 18 de «Treballs de la SCG», el Consell Executiu de la Generalitat de Catalunya aprovà l'encarregar l'estudi del traçat de l'Eix Transversal recomanant tenir en compte l'opció sud i preveient la seva connexió amb l'autopista A-17 a l'alçada de la sortida de Girona-Sud.

\*\* Haig d'agrair molt especialment la col·laboració de J.A. Solans, que molt amablement, em deixà consultar els originals del seu treball de 1975 i el seu arxiu de premsa. Així mateix al Professor J. Oliveras, el qual em facilità diversos materials relacionats amb l'Eix transversal. Finalment, també haig d'agrair molt especialment les aportacions i l'ajut del company i geògraf Jaume Busqué.

Efectivament, en aquesta qüestió específica, dos fets, fins a cert punt contradictoris, obliguen a la reflexió: en primer lloc, el que hom hagi proposat amb insistència i suposadament des dels inicis de la planificació viària, la construcció d'aquesta carretera per l'interior de Catalunya i que, malgrat tot, en l'actualitat encara no s'hagi portat a terme. En segon terme i, contràriament, d'altres obres viàries plantejades amb menys urgència i probablement amb menys «legitimitat» històrica, poc a poc s'han anat realitzant, com han estat els casos de l'Eix del Llobregat, el desdoblament de la N-152, la millora d'altres carreteres com l'Eix Pirinenc (N-260), així com d'altres projectes ja pràcticament acabats, com l'autopista Terrassa-Manresa, o bé el recentment iniciat de l'autopista del Garraf.

Ambdós fets obligarien, si hom se'n volgués d'alguna manera explicar el perquè, a emmarcar l'estudi en el context general del procés de formació, evolució i configuració de la xarxa viària catalana i espanyola, però en la mesura en què una anàlisi d'aquest tipus ultrapassa els objectius d'aquest treball, aquest article es limita a exposar les propostes que successivament s'han efectuat de l'Eix, a intentar explicar per què ha «fracassat» cadascuna d'elles i a efectuar algunes consideracions entorn d'aquests fets.

## **2. Els antecedents de l'Eix transversal i la seva significació**

Els pocs treballs que s'han efectuat sobre l'evolució de la xarxa viària catalana situen l'origen de la mateixa en les vies romanes, les quals, adaptant-se a una xarxa de camins preexistent i a l'ensens de la disposició del relleu, configuraren una retícula que cobria pràcticament tot el territori, fet posat de manifest per autors com Iglesias per la xarxa viària catalana (Iglesias 1958) o Santos Madrazo pel conjunt de la xarxa viària espanyola (Santos Madrazo, 1984). Així mateix, gairebé tots els estudis coincideixen en la perduració i la racionalitat geogràfica d'aquesta xarxa, sobre la qual en temps recents i amb ben poques excepcions, s'hi han sobreimposat una bona part de les carreteres i autopistes catalanes (Gen de Cat., 1987, pàg. 35).

En el cas d'aquest estudi, tot i que hom ha d'examinar amb certa precaució els mapes on es presenta la configuració de la xarxa viària romana com una densa trama, sí que es pot considerar, tal com afirma Casassas, que la via que creuava Catalunya travessant per les actuals ciutats de Lleida, Cervera, Manresa, Vic, Olot, Besalú i Figueres, constitueix el primer antecedent conegut de l'Eix Transversal (Casassas 1983, pàg. 193), a l'igual que una altra via secundària, la qual anava de l'actual Tremp fins Empúries, travessant per Solsona i Berga, constituïria, així mateix, el primer antecedent conegut del projecte d'Eix Pre-pirinenc. Altrament, és més que dubtosa l'existència d'una via que travessés les Guilleries per l'engorjat del Ter; no en va aquest territori ha estat una de les «fronteres» geogràfiques més persistents de Catalunya.

Malgrat l'exposat en el paràgraf anterior, s'ha de partir de la base que la traça d'aquesta suposada via considerada globalment, mai ha constituït un itinerari principal, ni en cap moment, al llarg de la història, ha tingut una significació similar a la que han tingut la Via Augusta d'una banda, i el Camí Reial de Barcelona a Lleida de l'altra, probablement perquè la comunicació entre l'est i l'oest de Catalunya gairebé mai s'ha efectuat travessant per la Depressió Central.

Aquest fet s'ha de lligar a l'orientació general que ha tingut la circulació a Catalunya, pel fet que històricament i ja de molt antic, la xarxa de camins ha convergit a Barcelona, qüestió posada de manifest en diversos estudis, com és el cas dels efectuats per Lluís Casassas en la seva Tesi Doctoral (Casassas, 1976) i en obres posteriors (Casassas, 1977), o bé en el breu estudi sobre el procés de configuració de la xarxa viària catalana, que s'efectua en la presentació de l'actual Pla de Carreteres (Gen. de Cat., 1987).

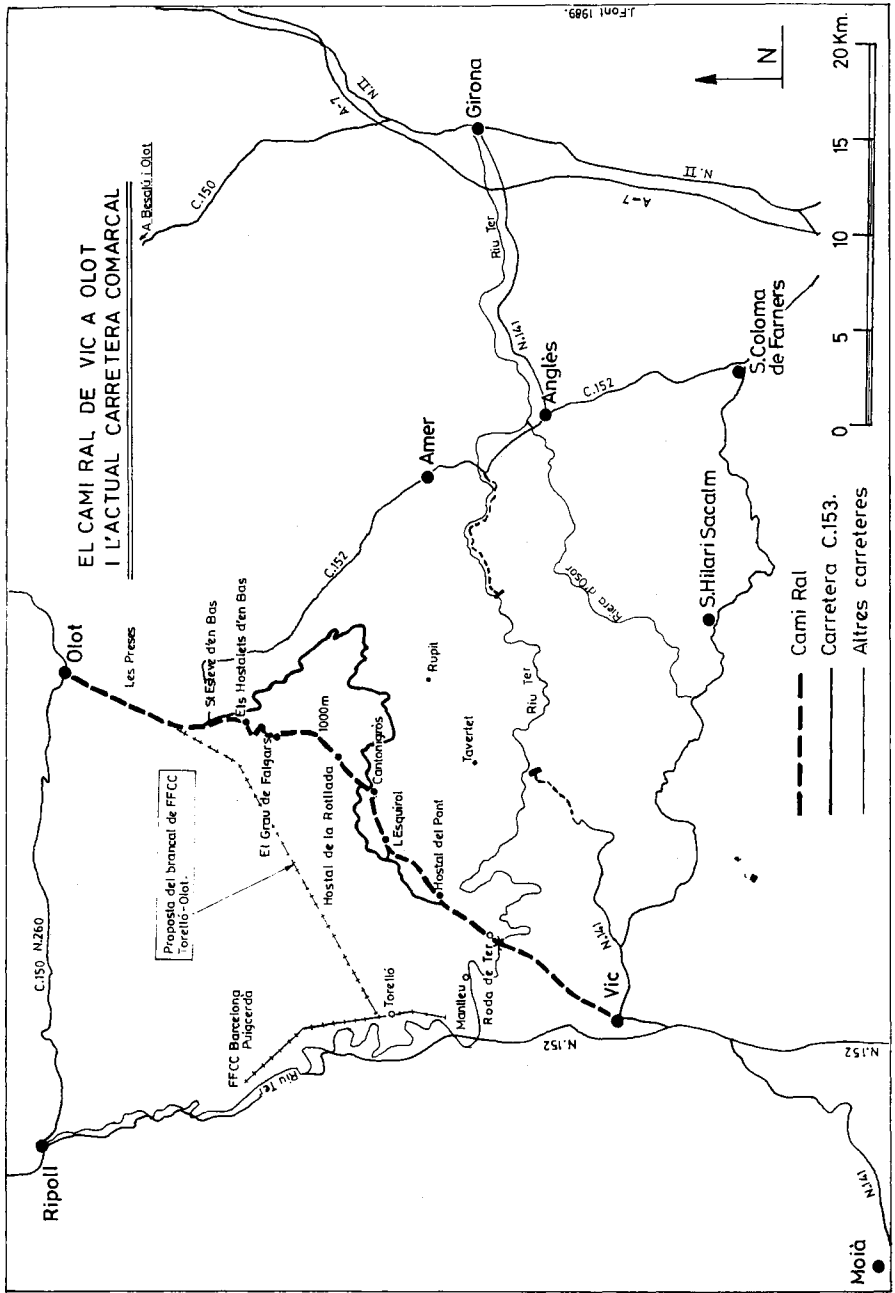
D'altra banda, fets com la planificació viària moderna que s'inicià a finals del XVIII (1761), la triple conjunció d'industrialització, expansió del ferrocarril i procés de consolidació de la ciutat que es produí al llarg del XIX, així com l'extraordinari procés de polarització que s'ha produït al llarg del segle XX, i molt especialment en els darrers decennis, no han fet més que accentuar constantment el radiocentrisme de l'esquema configurat inicialment, radiocentrisme que, dit sigui de passada, no sempre ha d'ésser necessàriament indesitjable.

Per tant, al llarg de la història, una bona part dels diversos trams que hom pot delimitar en l'antiga via, com poden ser els de Cervera-Calaf, Calaf-Manresa, Manresa-Vic i Vic-Olot, per norma general només han estat camins secundaris, per bé que exercint una important funció de comunicació entre les ciutats que es consolidaren a la Catalunya interior. Altrament, aquest seguit de camins han posat en relació la Catalunya dels altiplans, la Segarra, el Moianès-Lluçanès i el Collsacabra, amb la plana occidental i les conques d'erosió obertes en la direcció de la xarxa fluvial i situades al llarg de la Depressió Central, respectivament el pla d'Urgell, el pla de Bages i la Plana de Vic.

Les úniques excepcions a aquesta funció, diguem-ne secundària, dels diferents trams de l'antiga via, només poden situar-se en aquells on el sentit dels fluxos de circulació encaixa amb l'esquema general que històricament s'ha configurat a Catalunya. Aquest és el cas del tram Lleida-Cervera, el qual apareix com un dels principals camins catalans des de les més remotes fonts documentals existents, per bé que gairebé sempre formant part d'una ruta diferent, la ruta Lleida-Barcelona (Santos Madrazo, 1984); i, així mateix, probablement, del tram Besalú-Olot, actualment la principal sortida de la Garrotxa cap a l'exterior.

Des d'un punt de vista històric, però, una excepció a aquesta funció secundària de la resta de l'antiga via, també podria donar-se en el camí ral de Vic a Olot. Atenent a la importància que tingué i al fet que Olot ha reivindicat amb insistència el pas de l'Eix Transversal per la Garrotxa, té interès exposar la seva significació en unes línies. En aquesta direcció, tot i que aquest camí només podia seguir-se a bast, durant els segles XVII, XVIII i gran part del XIX, canalitzà un intens tràfic de persones i mercaderies, fet del qual en són testimoni les referències que s'hi poden trobar en diversos documents de l'època (Pladevall, 1986), així com les al·lusions al mateix pel pas de viatgers com Zamora (Zamora, 1785-90).

D'altra banda, la seva importància també pot ésser confirmada, si hom té present que en funció del mateix s'hi consolidaren, a més de nombrosos hostals, tres nuclis urbans d'importància: l'Esquirol i Cantonigròs a Osona, i els Hostalets d'en Bas a la Garrotxa, (vegi's Mapa 1). En relació al nucli de Cantonigròs, segons observà S. Llobet (Llobet, S., 1975, pàg. 15), no es consolidà fins l'entrada del segle XIX, un fet singular en l'àmbit



MAPA 1.

territorial de la Catalunya vella si no va lligat a la industrialització, però que pot expressar perfectament la importància d'aquesta ruta fins temps ben recents des d'un punt de vista històric.

El camí entrà en decadència en dues fases: la primera, ja ben entrat el segle XIX, quan es construï la carretera Olot-Girona per Besalú, i la segona en arribar definitivament el ferrocarril a Olot l'any 1911. La carretera Vic-Olot, que es finalitzà ja ben entrat el segle XX, però amb un traçat molt allunyat de l'itinerari de l'antic camí ral, fet que obliga a realitzar llargues marrades pel Collsacabra, mai arribà a restablir els lligams seculars entre ambdues ciutats. De fet, el tram de l'esmentada carretera que transcorre per la «província» de Girona no disposà de ferm asfàltic fins a finals dels 60 (vegi's: Mapa 1).

Malgrat la decadència del camí i la poca utilitat de la nova carretera —l'actual C-153— els intents de connexió d'Olot amb la Plana de Vic, i per extensió amb Barcelona, continuaren d'alguna manera, pel fet que existí una proposta de construir un brançal de la línia fèrria Barcelona-Puigcerdà des de Torelló fins Olot, travessant pel Coll de Bracons. El projecte de traçat de l'esmentada via fèrria, era gairebé coincident amb la traça d'Eix Transversal que proposaria Solans el 1975 (Solans, 1975) (vegi's: Mapa 1).

### 3. De les propostes del segle XIX al Pla de Camins de 1935

A banda de l'existència de l'antiga via romana i dels camins que al llarg de la història han possibilitat la comunicació entre les ciutats i comarques de la Catalunya interior, la primera proposta de construir una carretera per l'interior de Catalunya, que posés en relació les terres de llevant i les de ponent, arrenca d'un projecte de la Junta de Comerç de Catalunya realitzat el 1816. Aquest projecte contestava un «Real Decreto», promulgat el 1815, en el qual es preveia la reconstrucció dels camins i carreteres que foren destruïdes durant la guerra del francès. Cal afegir que aquesta proposta no fou presa en consideració, entre d'altres raons perquè durant tot el període absolutista l'Estat en matèria de camins fou del tot ineficient. Per a Pizarro, secretari d'Estat i per tant, responsable dels camins en aquella època, qualsevol cosa era més important que no pas «... eso de los caminos y otras zarandajas semejantes... » (Santos Madrazo, 1984, pàg. 101)

Durant el Trienni Liberal, en la línia de modernitzar el país, hom prengué un cert interès pels camins i les comunicacions. En aquest context, es realitzà una «Memoria de Caminos y Canales» que acompanyava un projecte d'obres públiques que fou presentat per A. Argüelles el 1820 (S. Madrazo, 1984 pàg. 101). En relació al territori català, aquest projecte recollia una proposta de Blas de Aranza, realitzada el 1805, en la qual hom preveia construir una xarxa viària més adequada a la demanda existent en aquells moments (Gen. de Cat., 1987, pàg. 37). És també en aquest context que l'intendent Frígola exposà, el 1824, la necessitat d'una carretera que anés de Cervera a Figueres per Manresa, Vic i Olot, (Cam. de Comerç de Manresa, 1987).

Amb la constitució de la Junta de Carreteres de Catalunya, que actuà del 1848 al 1868, també reapareix una proposta similar, la qual ha estat reproduïda en diversos mapes (Pascual, P., 1987; Gen. de Cat., 1987). En la mateixa, la traça de la carretera pròpiament transversal es fa arrencar de Tàrraga, on enllaçaria amb una carretera procedent de

Tarragona-Valls, i des d'on es dirigiria cap a Calaf, Manresa, Vic, Anglès, Girona i Palafrugell.

Aquest projecte s'ha de lligar a una finalitat essencialment militar, pel fet que amb la constitució de la Junta de Carreteres hom pretenia assolir dues fites: la primera, preveure una xarxa viària adequada a unes necessitats industrials creixents i la segona construir una xarxa de camins adient per a «poder transportar els exèrcits amb la rapidesa i les condicions que requeria la presència de les guerrilles carlistes a l'interior de Catalunya» (Gen. de Cat., 1987, pàg. 37). En aquest cas, si hom s'até als territoris on la guerrilla carlista hi exercia un cert control, la finalitat militar de la carretera és evident. Amb tot, es construí la carretera Manresa-Vic i «l'Ajuntament de Manresa celebra conferències amb altres ajuntaments per impulsar la continuació de les obres en direcció a la província de Lleida.» (Cambra de Comerç de Manresa, 1987)

Des de mitjan del XIX, però, la progressiva expansió del ferrocarril comportà que el projecte s'abandonés, pel fet que hom donava més importància a la connexió amb el ferrocarril que no pas a la construcció de carreteres plantejades per salvar llargues distàncies. Durant tota la segona meitat del segle XIX i principis del XX, el carro i el transport per carretera esdevingueren un sistema de transport auxiliar i complementari del ferrocarril. D'altra banda, el mateix ferrocarril ben aviat (1860), enllaçà Lleida amb Manresa, mentre que la carretera de Manresa a Vic ja existia.

En aquest context, no fou fins que s'endegà la tasca de la Mancomunitat, tasca que coincidí amb els inicis d'implantació de l'automòbil com a medi de transport i, per tant, de revalorització de la carretera, que hom no pensà en completar les carreteres pendents. En relació a l'Eix transversal, tot i que en els plans de la Mancomunitat no hi apareix una proposta similar, es construí la carretera de Vic a Olot i hom proposà en el Pla Sexenal de 1920 (Roca, F., 1979) la construcció d'una carretera Vic-Anglès per l'engorjat del Ter, lloc des d'on hauria d'enllaçar amb la carretera ja existent d'Anglès a Girona.

El projecte no reapareix, almenys de forma global, fins el Pla de Camins de la Generalitat del 1935. En el Pla hi consten dos itineraris, que tenen relació amb l'actual proposta d'Eix Transversal: l'itinerari XIV, que aniria de Lleida fins a Figueres per l'interior de Catalunya, i l'itinerari XVI, que arrencaria pel Pont de Montanyana (Aragó) i es dirigiria en sentit NW-SE cap a Girona. Ambdós itineraris s'encreuarien a Vic.

L'itinerari XIV es completaria a partir de la construcció d'una carretera que arrencaria de la N-II a Cervera, lloc des d'on es dirigiria fins a Calaf i Manresa, tot enllaçant a partir d'aquesta ciutat, amb carreteres ja existents: la de Manresa a Vic, l'actual N-141, i la de Vic a Olot, l'actual C-153. Així mateix, l'itinerari XVI, arrencaria de Pont de Montanyana (Aragó) i es dirigiria cap a Girona per Tremp, Abella de la Conca, Coll de Nargó, S. Llorens de Morunys, Berga, Vic i Anglès.

Ambdós itineraris s'encreuaven a Vic, des d'on el XIV es dirigiria cap a Olot i el XVI cap a Girona, travessant les Guilleries per l'engorjat del Ter. Les obres en l'itinerari XIV s'iniciaren a Cervera, en direcció a Manresa i les de l'itinerari XVI a Vic en direcció a Vilanova de Sau, és a dir, gairebé en ambdós extrems de la proposta actual, però la manca de recursos i la Guerra Civil les paralitzarien. S'ha d'afegir, finalment, que en

el Pla de camins de 1935, la carretera Vic-Anglès per les Guilleries, era considerada una ruta turística (Donació Muñoz Oms, Pla de Camins, 1935).

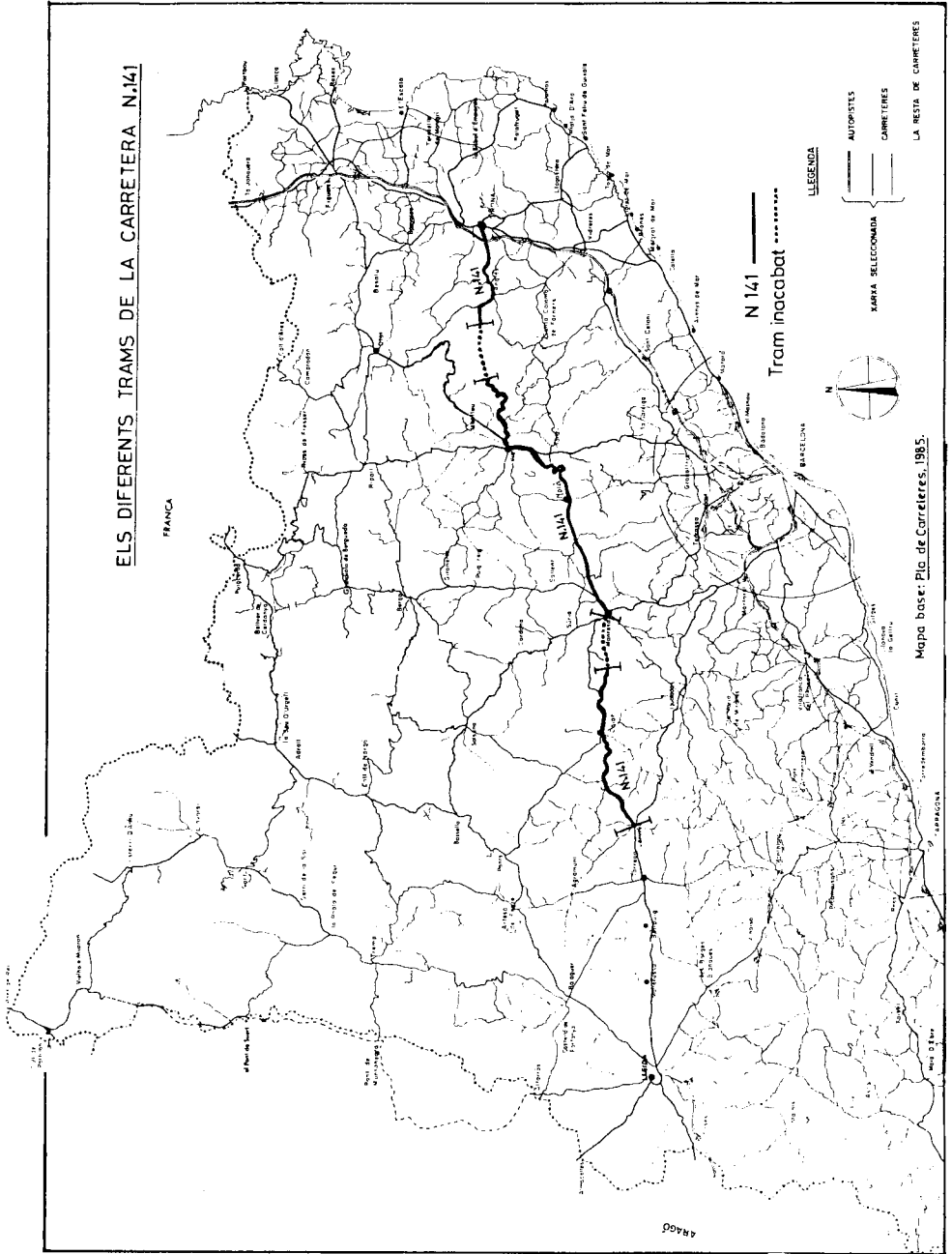
Durant el franquisme, l'itinerari XIV des de Cervera fins a Vic i l'itinerari XVI des de Vic fins a Girona conformarien la carretera N. 141, en una versió que l'enginyer V. Muñoz Oms realitzà del Pla de Camins de 1935, el «Plan Regional de Carreteras de Cataluña» (Carreras P, J.M., 1979, pàg. 42). L'esmentada carretera mai s'arribà a completar, quedant-ne definitivament dibuixats sobre el mapa diferents trams inconnexes. A l'oest, a manca d'uns 10 Km entre Rajadell i Manresa; i, així mateix a l'est, a manca de finalitzar el tram comprès entre els actuals embassaments de Sau i Susqueda. En total i sumant ambdues discontinuïtats, poc més de 20 Km, que poden seguir-se per pistes forestals (vegi's: Mapa 2).

Malgrat les discontinuïtats esmentades, actualment hom pot desplaçar-se des de l'oest a l'est de Catalunya per la mateixa N-141 i un seguit de rutes alternatives, que segueixen aproximadament la traça que actualment es proposa per a l'Eix Transversal. De fet, des que el transport per carretera començà a desenvolupar-se, aquest itinerari ha estat tradicionalment un camí d'intercanvi de productes agraris i ramaders, inicialment durant els decennis dels '50 i '60 fou important el transport de palla i alfals que, procedent de la regió de Lleida, cobria el dèficit que existia a la Plana de Vic d'aquests productes farratgers. Posteriorment el seguit de rutes alternatives i la mateixa N. 141 han posat i posen en relació les comarques més importants de Catalunya d'acord a la seva producció ramadera, principalment del sector porcí.

A banda d'aquest fet, cal afegir que la localització de les activitats relacionades amb aquest tipus de producció, és fins a cert punt complementària en l'actualitat; així, si per una banda les indústries càrniques de transformació se situen majoritàriament al sector oriental: comarques d'Osona, la Garrotxa, la Selva i el Gironès principalment, una bona part de la indústria dels pinsos i la pròpia ramaderia porcina, es localitza a comarques occidentals com el Segrià, l'Urgell i la Segarra. Altrament, un dels pocs indicis d'inversions que podrien tenir una relació més o menys propera amb la construcció de l'Eix Transversal, s'han donat precisament en aquest sector de l'activitat, pel fet que una important empresa del sector, ha realitzat unes considerables inversions a Moià, lloc situat en un punt intermedi entre les comarques on hi predomina la transformació i aquelles on hi predomina la producció.

#### **4. La proposta, les alternatives i la polèmica dels anys setanta**

La N-141, no fou la darrera proposta que es realitzà d'una infraestructura viària similar a l'actual projecte d'Eix Transversal. Durant el franquisme i especialment en el marc dels successius «Planes de Desarrollo», hom continuà d'alguna manera reformulant-la, apareguent projectes similars en successius documents i estudis. Aquests foren els casos del «Plan Provincial» de Barcelona de 1959 i de la «Ponencia de Transportes Terrestres del Consejo Económico-Social de Cataluña» de 1972; així mateix, en l'annex de «Estructuras y Servicios Urbanos» del «Tercer Plan de Desarrollo Español» i a l'«Informe de la Provincia de Barcelona para el IV Plan de Desarrollo Español» de 1974, a banda d'altres estudis com els de la Cambra de Comerç de Catalunya (CARRERAS P., J.M., 1979, pàg. 42).



MAPA 2



Altrament, s'ha d'esmentar que el servei d'Obres Públiques de la Diputació de Barcelona redactà un projecte pel qual la N-141 es completaria des de Vilanova de Sau, lloc on actualment queda interrompuda, fins el Pasteral, lloc des d'on continua com N-141d (Herce, M. 1982, pàg. 27). D'altra banda, s'ha d'afegir que a mitjan dels setanta les Diputacions de Barcelona i Girona construïren la carretera Joanetes-Coll de Bracons- S. Andreu de la Vola, lloc on enllaça amb la carretera que procedeix de Torelló. Curiosament l'esmentada carretera no apareix en els mapes oficials de carreteres del MOPU (MOPU, 1986).

D'entre el conjunt d'estudis d'inicis dels setanta, destaca un informe de l'urbanista Doxiades (1970), on s'aconsella la construcció d'un eix de característiques similars a l'actual proposta d'Eix Transversal, a fi de disposar d'un element que possibilités endegar una dinàmica de reequilibri territorial, en uns anys en què la congestió i saturació de Barcelona començaven a fer-se evidents. En aquest context i atesos els precedents, segons Carreras Puigdemogolas, no tenia res d'estrany que a l'hora de buscar una obra pública amb una imatge popular, però també favorable als interessos dels estaments econòmics, els presidents de les Diputacions catalanes prenguessin la iniciativa de portar-la endavant (Carreras P., 1979, pàg. 42).

Efectivament, el president de la Diputació de Barcelona, J.A. Samaranch, presentà el 1974 una sol·licitud del MOP demanant la seva realització i al cap de dos mesos, pel novembre de 1974, en un discurs del ministre d'Obres Públiques, pronunciat a Manresa amb motiu de la inauguració de la carretera d'Abrera a Manresa, aquest prometé que iniciaria l'estudi de traçat de l'Eix Transversal. Les gestions foren ràpides i el 25-1-75 es constituí una «Comisión Mixta Eje Gerona-Lérida, vía Vic-Manresa», integrada per les Diputacions de Lleida, Barcelona i Girona més els representants del MOP, la qual s'hauria d'encarregar d'efectuar els estudis previs de traçat. Aquests s'encarregaren a dues empreses, una d'elles la de l'urbanista Doxiades, i es portaren a terme durant l'any 1975. A finals d'any es lliurà el treball «Eje Transversal de Cataluña-Tramo Lérida-Gerona» que constava de sis volums (Carreras P., J.J., 1979, pàg. 44).

La proposta despertà una gran expectació, començant a succeir-se les preses de posició i la reivindicació de diverses alternatives de traça (vegi's Mapa 3). La justificació de les mateixes comportà que entre els anys 1975 i 1976, es produís la irrupció d'una allau d'informes i estudis de diversa qualitat i desigual enfocament, que defensaven una traça favorable als interessos respectius. D'entre aquest conjunt de documents es poden esmentar el de la Mancomunitat Montseny-Guilleries, el de la Mancomunitat Ter-Brugent i el de l'Ajuntament d'Olot, a més a més dels elaborats per les Diputacions de Lleida i Girona i per les Cambres de Comerç de Palamós, Girona, Manresa, Tàrraga i Reus.

En aquest context de gran expectació, la indecisió i les postures contradictòries que prengueren les diverses administracions implicades, no feren més que alimentar una agra polèmica, en la qual l'enfrontament entre les poblacions i comarques que reivindicaven un traçat de l'Eix favorable als seus interessos, fou la nota dominant. La polèmica s'emmarca en uns anys de gran efervescència política i els trets generals de la mateixa s'exposen en un article de l'economista J.M. Carreras P., de títol més que expressiu: «Una polèmica dels anys 70: l'Eix Transversal de Catalunya». (Carreras P., 1979, pàg. 41-50).

En relació a la disputa entorn de la traça, malgrat que es donaren propostes i pronunciaments d'arreu de Catalunya, una bona part de la polèmica se centrà en el traçat que havia d'adoptar l'Eix a partir de Vic. En aquest cas, prengueren cos tres alternatives: la proposta inicial per l'engorjat del Ter, traça que ben aviat es conegué com la «ruta dels pantans», pel fet que des de Vilanova de Sau fins la Cellera de Ter, seguia íntegrament el curs del riu, travessant pels embassaments de Sau, Susqueda i el Pasteral. Una segona proposta que suposava desplaçar l'Eix més cap al sud, el qual hauria de passar per S. Hilari Sacalm i S. Coloma de Farners; i una tercera proposta que suposava desplaçar-lo cap al nord, en dirigir-se des de Vic a Olot.

D'entre el conjunt d'estudis que es realitzaren en relació a aquestes alternatives, s'ha de destacar el que fou encarregat per l'Ajuntament d'Olot a l'urbanista J.A. Solans (Solans, 1975). L'informe aparegué el 26-8-1975, i en el mateix es recomanava com a més idoni per al conjunt de Catalunya, atenent a raons funcionals i a raons geogràfiques, que l'Eix Transversal seguís l'itinerari Vic-Olot, en detriment dels que es proposaven més al sud. Precissament per l'enfocament essencialment geogràfic d'aquest treball i perquè la metodologia emprada en el mateix era del tot novedosa en aquells anys, pot ésser d'interès exposar-ne els seus trets més elementals.

Inicialment es parteix de la consideració que la traça de qualsevol nova carretera, o dels arcs a construir o millorar, s'ha de plantejar en base a la incidència que la mateixa pot tenir en el conjunt de la xarxa viària existent. El raonament consisteix en que s'ha d'examinar en primer lloc el nivell de satisfacció que en cada cas s'aconsegueix en relació a tots els desplaçaments regionals i, en segon terme, el grau d'homogeneïtzació de l'accessibilitat que s'assoleix en el conjunt del territori. En qualsevol dels casos, la intervenció a efectuar ha d'acomplir objectius de validesa general, com per exemple aconseguir una més igualitària posició geogràfica, tot llimant les servituds del marc físic original (Solans, 1976).

Des d'un punt de vista tècnic, J.A. Solans, en col·laboració amb el Centre de Càlcul de la Universitat Politècnica de Barcelona, plantejà un model de generació de xarxa de Transport Òptima, que fou elaborat d'acord a l'algorisme de D.E. Boyce i A. Farci del Departament de Regional Science de la Universitat de Filadèlfia. L'aplicació de l'esmentat model partia de la base de definir 50 centroïdes i 1.225 possibles arcs a traçar entre ells, a fi de confegir una trama viària òptima (Solans, 1975). El model s'aplicà a tres estadis de desenvolupament de la xarxa viària catalana, l'existent en aquells moments i dos estadis hipotètics, definits en funció d'una dotació econòmica cada vegada més elevada (Solans, 1975, pàg. 3).

Per a cada hipòtesi hom calculà l'arbre mínim connector, és a dir, la xarxa de menor longitud o cost, de tal manera que sempre existeixi un arc que uneixi dos nodes, i així mateix la xarxa de menor longitud que uneixi tots els punts. En qualsevol cas, i en tots els supòsits, hom demostrava que l'efecte territorial i la millora de l'accessibilitat general sobre el conjunt dels 50 nodes, era més elevada establint la traça de l'Eix Transversal per Olot (Solans, 1975, Mapes 15-16). Tenint present que en aquells anys gairebé totes les previsions de nova infraestructura viària s'efectuaven en funció de la demanda, és a dir, en funció de l'IMD (Intensitat Mitjana Diària de Trànsit); (MOPU, 1986 pàg. 13) o bé de l'evident saturació d'una carretera, aquest plantejament no deixà de ser una notable aportació.

A banda d'aquesta argumentació teòrica, Solans realitzà també un extens raonament clàssicament geogràfic de la proposta. En primer lloc considerant que la «ruptura» del potent nucli orogràfic conformat per la successió en sentit N-S del Puigsacalm, l'altiplà del Collsacabra, les Guillerries i el Montseny, s'havia d'efectuar en el punt on aquesta era menys potent, a fi que la traça de la nova carretera no fóra excessivament muntanyenca. Per a Solans aquest punt es trobava a la Serra dels Llancers, nexa d'unió entre el Puigsacalm i el Collsacabra i situada entre Joanetes (la Garrotxa) i la vall de St. Andreu de la Vola (Osona). Per a travessar-la, hom preveia construir una foradada d'uns 3 Km de llargària, que se situaria a uns 800 m d'altitud. A partir d'aquest túnel, la longitud del recorregut muntanyenc de la carretera es reduiria a només 8 km, en contra dels prop de 40 km que n'hauria de tenir en cas de seguir per l'engorjat del Ter.

Així mateix, en contra dels 65 km que en l'actualitat s'han de recórrer per anar de Vic a Olot pel camí mínim, la carretera comarcal C-153, la foradada dels Llancers situaria els principals centres de la Plana de Vic, com Torelló, Manlleu i Vic a només 35 km d'Olot. Atenint-se al fet de la minva de la distància geogràfica i la importància dels nuclis apropats, Solans preveia una interacció molt forta entre ambdues comarques, interacció que es produiria en condicions gairebé properes a les que es donen en un sistema urbà (Solans 1975, pàg. 16). Per contra, el traçat de la carretera per la ruta dels pantans suposaria travessar prop de 40 km de «desert» humà, a l'ensem que els nuclis que es posarien en relació serien menors i, per tant, amb menys capacitat de generar interaccions.

A banda de la millora de l'accessibilitat general que es produiria a partir de la «ruptura» de la barrera orogràfica Puigsacalm-Collsacabra-Guillerries-Montseny, un dels arguments que s'emprà, per bé que amb no massa insistència, probablement per un problema de pudor centralista, era la millora de l'accessibilitat entre Olot i Barcelona, que se situarien a una distància de 100 km. Cal insistir en aquesta qüestió, pel fet que Olot és en l'actualitat una de les ciutats de Catalunya amb pitjor comunicació amb Barcelona, tal com es pot observar en el Quadre 1.

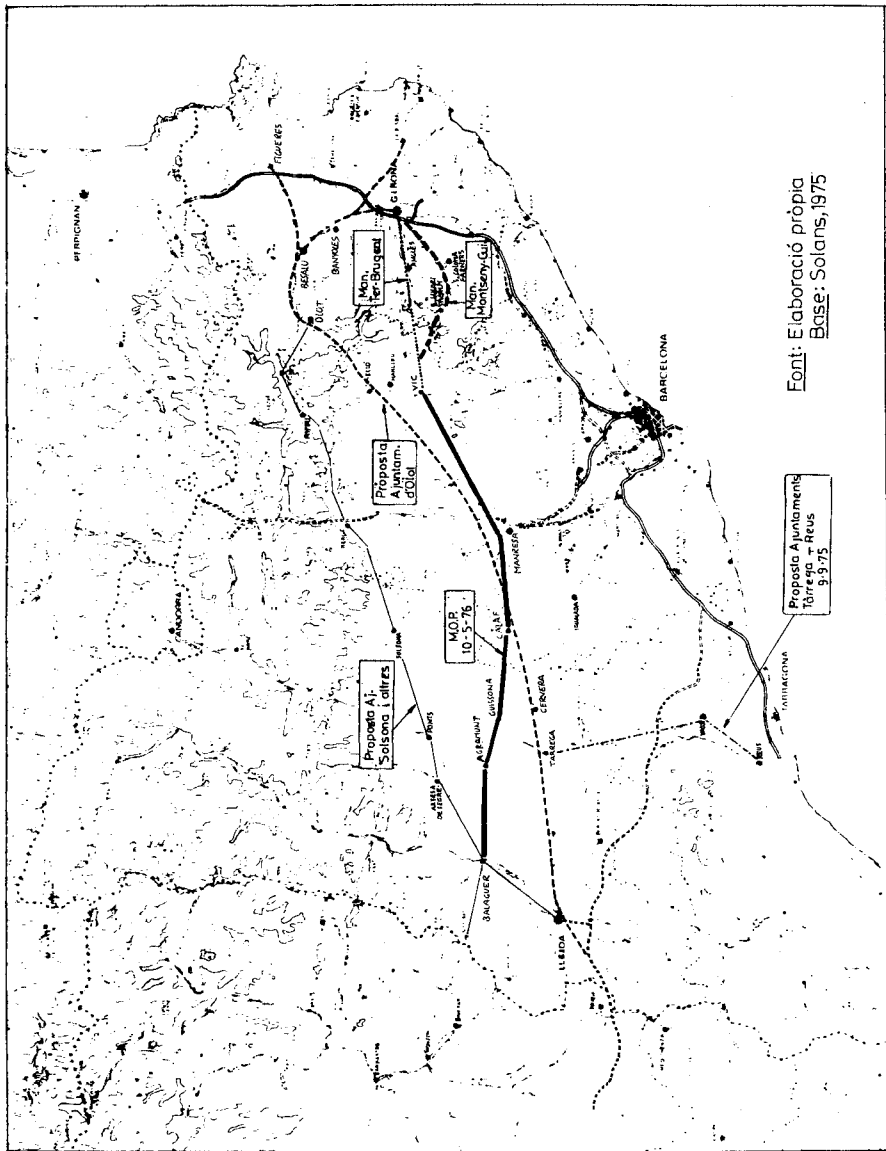
**Quadre 1**  
**L'accessibilitat Olot - Barcelona (en Distància)**

D = Distància a Vol d'ocell:	84,5 Km	
1- Per Besalú, C-150 i A-17:	155,- Km	Relació 1/D = 1,83
2- Per Anglès, S. Coloma i A-17:	136,- Km	Relació 2/D = 1,62
3- Per Vic, C-151 i N-152:	126,- Km	Relació 3/D = 1,49
4- Amb Eix transversal i N-152:	101,- Km	Relació 4/D = 1,19

*Font:* Elaboració pròpia.

*Nota:* Atès l'estat actual de les carreteres, l'accessibilitat en temps és menor pel camí més llarg

L'informe es presentà l'agost de 1975 i fou en bona part l'espurna que propicià la famosa polèmica dels anys 1975 i 1976, de la qual ja s'ha donat notícia. Cal afegir que aquesta també tingué un gran ressò a l'Assemblea de l'Àmbit VIII, Ordenació del Territori, del Congrés de Cultura Catalana que se celebrà a Vic l'11-7-76, pel fet que s'hi presentaren nombroses ponències sobre l'Eix Transversal. Entre les mateixes es poden esmentar les que realitzaren les comarques del Bages (Alegre i Oliveras, 1976) i la Garrotxa (Solans, 1976). L'Assemblea no es pronuncià sobre les diferents alternatives, però



Font: Elaboració pròpia  
Base: Solans, 1975

Proposta A: Junyam.  
Torred. Reus  
3-3-73

Proposta A1:  
Solsona i altres

MOP  
10-5-76

redactà un document de conclusions sobre la qüestió, en el qual es propugnava que la resolució del tema s'havia d'efectuar en el marc d'un planejament global i reequilibrador de Catalunya, fet que només seria possible en un marc democràtic (Àmbit VIII, CCC, 1976).

En relació al traçat més occidental la polèmica fou menys virulenta, tot i que existiren pronunciaments dels Ajuntaments de Tàrrrega i Reus (La Vanguardia i Mundo Diario 9-9-75) demanant un brançal fins a les comarques tarragonines i una nova proposta que suposava reconsiderar el traçat de l'eix, desplaçant-lo més cap al nord (vegi's: Mapa 4). Aquesta darrera proposta fou impulsada inicialment per diversos pobles de la Noguera i la Segarra, com Balaguer, Ponts, Torà, Biosca i Sanaüja, als quals posteriorment se'ls afegí la realitzada per l'Ajuntament de Solsona i altres entitats de la comarca, la qual fou recolzada pels alcaldes de Berga, la Seu d'Urgell i Sort.

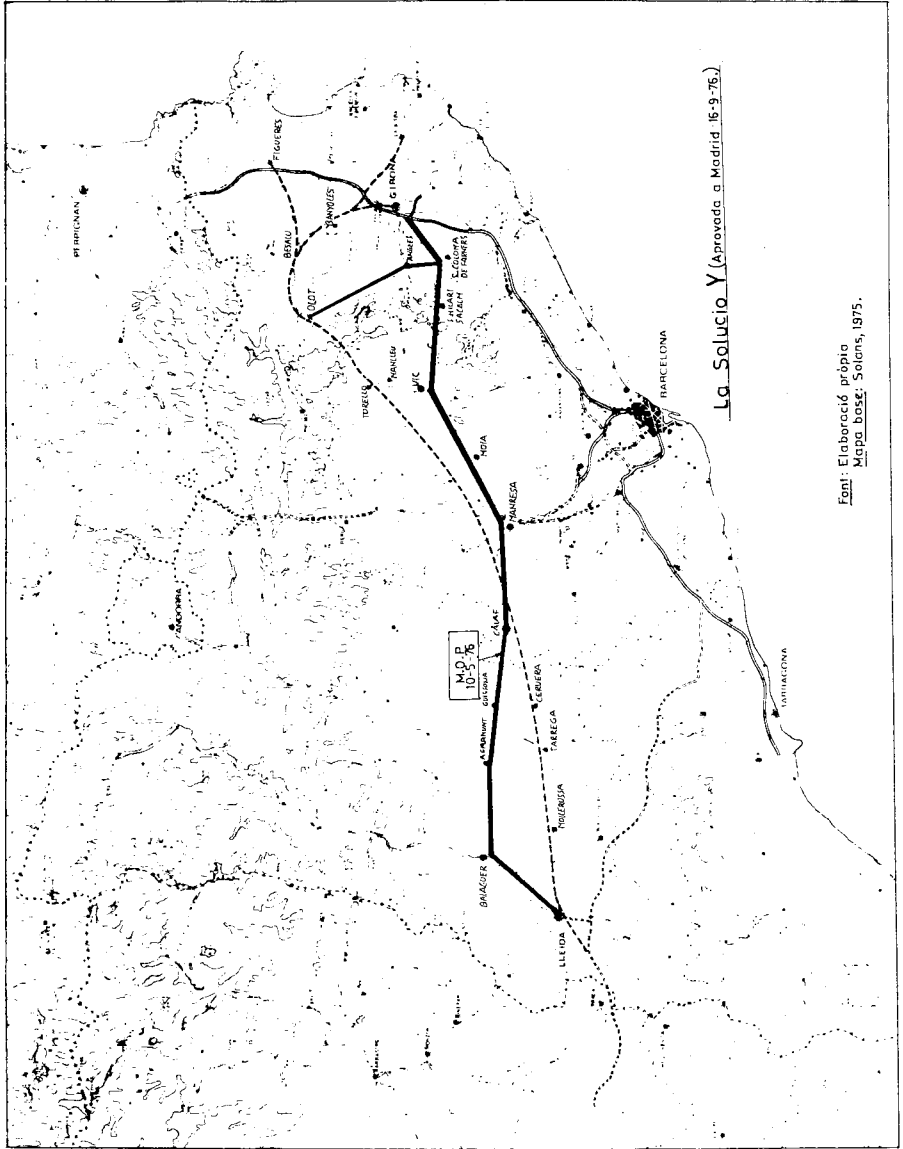
La polèmica generada a les comarques occidentals s'apaivagà en part, en aprovar la «Comisión» a Girona el 10-5-1976, el traçat del tram Balaguer-Vic, que hauria de seguir un itinerari Balaguer, Agramunt, Guissona, Calaf, Manresa, Avinyó i Vic. I, en entrar en joc les propostes de confegir un eix pirinenc i de possibilitar l'accés de les comarques lleidatanes i tarragonines a aquest i a l'Eix Transversal; proposta que es materialitzà amb la signatura de convenis entre el MOP i les diputacions de Tarragona (1-7-76), Lleida (2-7-76) i Girona (5-7-76) (vegi's: Mapa 3).

Una vegada aprovada la traça des de Balaguer fins a Vic, quatre mesos més tard, el 16-9-1976, s'aprovà a Madrid la traça des de Vic a Girona per S. Hilari Sacalm. Atenent-se parcialment la reivindicació d'Olot, en contemplar-se una solució en «Y» proposada per la Diputació de Girona, que consistia en la millora de la comarcal C-152, des de l'entroncament amb l'Eix, prop d'Anglès, fins a Olot (vegi's; Mapa 4). La solució en «Y» de cap manera arriba a satisfer les aspiracions d'Olot, des d'on es continuà reivindicant l'Eix Transversal, tot i que pel conveni entre el MOP i la Diputació de Girona de 5-7-76, també es contemplava la realització d'un Eix Pirinenc que passaria per la Garrotxa, proposta que en qualsevol dels casos fou considerada com una torna (Olot-Misión, 1-10-76).

Finalment el 7-6-1977, una setmana abans de les primeres eleccions democràtiques, aparegué en el BOE, l'ordre per la qual se sotmetia a informació pública el traçat definitiu de l'«Eje Gerona-Lérida, vía Vic-Manresa». Malgrat aquesta aprovació, mai s'iniciarien les obres; d'altra banda, immers el país en la transició política, la qüestió de les carreteres passà a un pla secundari. Hom hauria d'esperar l'arribada de la democràcia, l'Estatut d'Autonomia i la confecció del Pla de Carreteres de Catalunya, que s'aprovà el 1985, perquè es confegís una nova proposta d'Eix Transversal.

## **5. L'Eix transversal i el Pla de Carreteres de Catalunya**

La proposta més recent arrenca del 2-10-1980, en què es realitzà el Ple del Parlament de Catalunya que aprovà les Directrius i l'Esquema del Pla Territorial de Catalunya. D'entre les dites directrius destaca, a efectes d'aquest treball, que la planificació de la xarxa viària catalana ha de «racionalitzar el radiocentrisme de Barcelona i evitar l'aïllament de les comarques situades en enclavaments de difícil accés i a l'ensem millorar la connexió de



La Solucio Y (Aprovada e Madrid 16-9-76)

Fons: Elaboració pròpia  
 Mapa base: Solans, 1975.

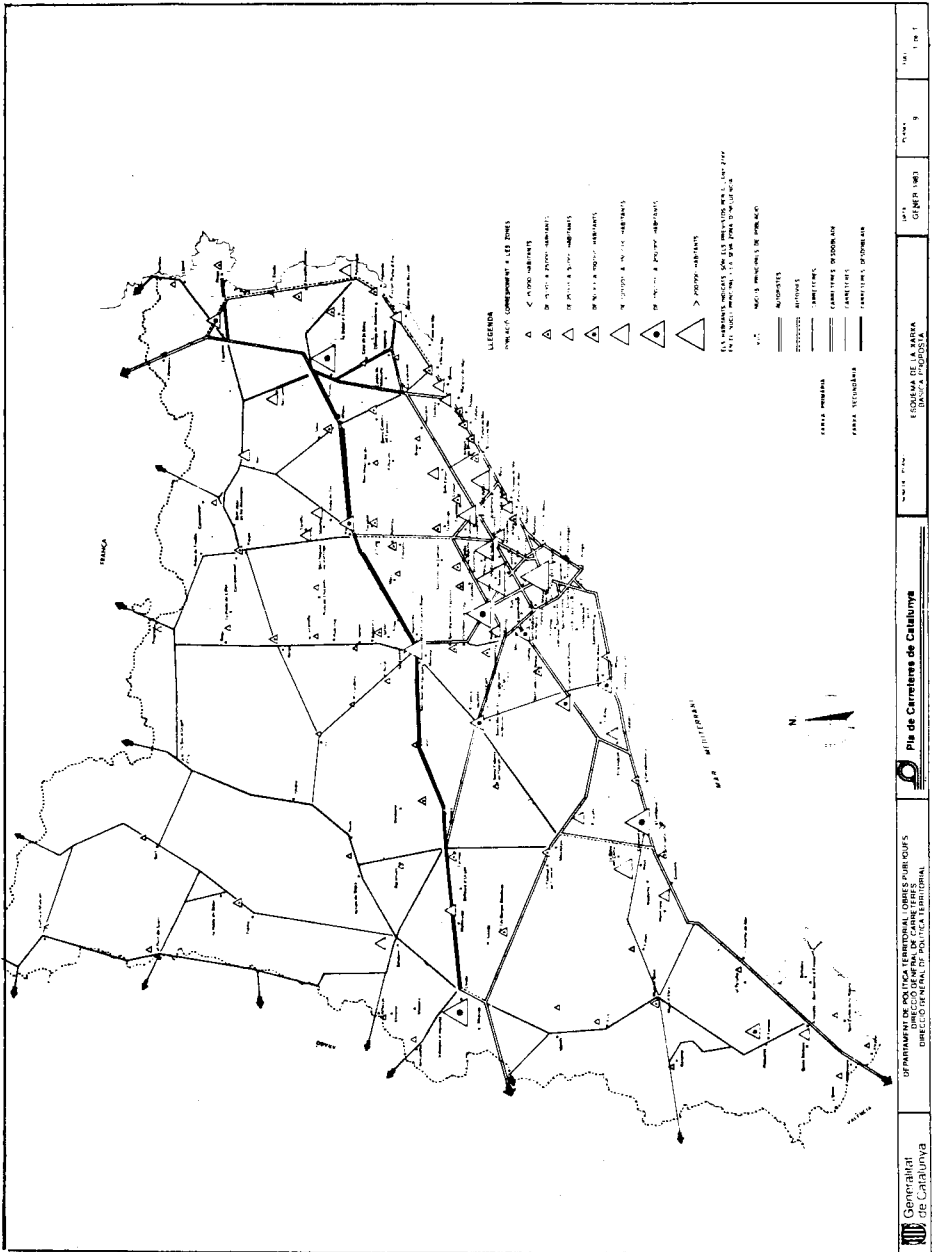
la xarxa amb l'exterior.» (Gen. de Cat., 1987, pàg. 9). Sota aquest imperatiu es confegegí el Pla de Carreteres, el qual una vegada redactat (1983), se sotmeté a informació pública i de l'estudi de les alegacions, n'eixí el text definitiu que s'aprova pel Consell Executiu el 1985.

En el Pla hom preveu assolir tres tipus d'objectius que es defineixen com Territorials, Funcionals i Instrumentals. A efectes d'aquest treball destaquen els territorials, a partir dels quals hom es proposa assolir la contenció del «procés de creixement de les Àrees Metropolitanas i, en especial, de la de Barcelona», la «potenciació de llocs centrals distribuïts per tot el territori, que serveixi de suport a l'equilibri d'aquest», i la dotació d'uns mínims d'accessibilitat i d'estandards d'infraestructura per a cada zona del territori (Gen. de Cat., 1987, pàg. 46-47).

A fi d'assolir el conjunt dels objectius, hom divideix la xarxa viària de Catalunya en tres categories de vies: en primer lloc la Xarxa bàsica, la qual contempla dos tipus de vies, la Xarxa Primària i la Xarxa Secundària; en segon lloc la Xarxa Comarcal, i en tercer lloc, la Xarxa Local i Rural. La funció principal de la Xarxa Bàsica consistirà en servir de suport de la circulació de pas i a la interna de llarga distància i el conjunt de la mateixa haurà de formar una malla continua i en general tancada. Comprendrà les autopistes, els itineraris interiors o perifèrics que enllacin els uns amb els altres principals punts bàsics del territori, i, excepcionalment, altres carreteres que hom cregui convenient pel seu volum de tràfic o algun motiu excepcional. S'entenen per punts bàsics del territori les capitals comarcals i els centres de més de 10.000 habitants, així com altres centres o punts d'un interès singular. S'explicita que la geometria de la xarxa, serà aquella que tingui la longitud mínima possible compatible amb els criteris anteriors.

Atesos els estudis preliminars, la Xarxa Bàsica Primària s'estructura en «Eixos longitudinals paral·lels a mar i muntanya», i en «Eixos de penetració mar-muntanya», així mateix, tots ells poden estar conformats per diversos Itineraris. En el cas dels primers hi figuren l'Eix Costaner, l'Eix Transversal i l'Eix Pirenaic; en el cas dels segons hi figuren l'Eix Occidental de Catalunya, l'Eix Barcelona Puigcerdà, també conegut com Eix del Llobregat i del qual n'és un itinerari la carretera N. 152 Barcelona-Vic-Ripoll, i l'Eix Palafrugell-Besalú. Altres eixos de la Xarxa Bàsica Primària són l'Eix Lleida Barcelona, l'Eix Lleida Tarragona, l'Eix Tarragona-Manresa i els Eixos de la Xarxa Arterial Metropolitana de Barcelona. Els buits importants que resten en el territori, seràn coberts pels eixos de la Xarxa Bàsica Secundària (vegi's: Mapa 5).

En aquest esquema general l'Eix Transversal es planteja com un dels principals eixos longitudinals i com una peça clau que ha d'acomplir la triple funció de millorar l'accessibilitat general, descongestionar les vies costaneres i possibilitar la vertebració entre elles de les ciutats de la Catalunya interior. El primer objectiu, de millora de l'accessibilitat general i especialment de l'accessibilitat entre els nuclis arreglats d'est a oest al llarg de la traça proposada, té una especial importància, sobretot en alguns dels trams de la futura via, com és el cas del tram Calaf-Manresa, i sobretot, del tram Vic-Girona. Malgrat que aquest aspecte ha estat estudiat per M. Herce (Herce, 1982, pàg. 214-221), s'hi ha d'insistir, pel fet que en algun cas, les distàncies a recórrer per camins alternatius, suposen efectuar recorreguts molt superiors als que hom hauria de recórrer en cas que existís l'eix. Un fet que es pot comprovar, per al cas de Vic, a partir de les dades exposades en el Quadre 2.



MAPA 5



**Accessibilitat des de Vic a alguns dels centres  
contemplats en el Pla de Carreteres**

	Distància en Km		Relació
	Vol ocell	Camí mínim	Camí m. / Vol ocell.
Vic - Barcelona	58	65	1,11
Granollers	35	40	1,14
Ripoll	31	38	1,22
Manresa	41,5	56	1,35
Moià	19	26	1,38
Berga	40	59	1,49
S. Hilari	21	33	1,55
S. Coloma F.	34,5	58	1,68
Girona	47	79	1,70
Olot	34	64	1,89
Anglès	32	61	1,91
Amer	30	70	2,33

*Font:* Elaboració pròpia.

L'objectiu de descongestionar les vies costaneres seria possible pel fet que l'Eix obriria una via de pas al tràfic que, procedent de l'Aragó i de les terres de ponent, es dirigís cap a la frontera de la Jonquera o a les comarques gironines. L'esmentada via oferiria un camí alternatiu, més curt a vol d'ocell, a vies sovint congestionades com la N-II i l'A-7. El tercer objectiu, d'assolir una connexió directa entre les ciutats situades al llarg de la Depressió Central, segons el Pla de Carreteres, possibilitaria la vertebració entre elles, i, a més, el desplaçament de l'activitat cap a l'interior de Catalunya, en la línia de la difusió del creixement, fet que pressuposaria assolir l'objectiu global de reequilibri territorial contemplat en el Pla.

En relació a la formulació concreta, la primera dada a remarcar és que en el Pla de Carreteres no fou pres en consideració el vell projecte que el MOP posà a informació pública l'any 1977 (vegi's: Mapa 6). En aquest sentit, malgrat les al·legacions de Balaguer (29-10-83), Ponts (31-12-83) i altres pobles de la Noguera (Pujadas, 1988, pàg. 203), en les conclusions sobre les al·legacions que es presentaren al Pla, es proposa que l'Eix Transversal surti de Cervera a partir d'una ramificació de la Carretera N-II; per contra, s'ha de recordar que l'eix en el vell projecte del MOP partia de Balaguer. Així mateix, per l'altre extrem, a Girona, en les esmentades conclusions es proposa «Connectar l'Eix Transversal amb l'autopista A-17, en un punt intermedi entre els enllaços sud i nord de Girona, i remetre a un estudi de detall el traçat definitiu del tram Vic-Girona.» (Gen. de Cat., 1985, pàg. 19).

Per tant, fins i tot des d'abans de la publicació del Pla de Carreteres, quedava resolt el problema d'Olot i pràcticament definida la traça de l'eix en la seva totalitat, en limitar-la de Cervera a Girona. L'únic dubte, el qual a hores d'ara encara no s'ha resolt, consistia en si l'eix havia de passar per la ruta dels pantans i Anglès, o bé per S. Hilari Sacalm i S. Coloma de Farners.

Atesa, doncs, la importància amb què de vell nou es plantejà el projecte i al fet que aquest ja havia estat definit com a prioritari pel Director General de Carreteres l'any 1983 (La Vanguardia 17-12-83), hom podria pressuposar que les obres s'iniciarien amb rapidesa. El cas és que el projecte començà a ajornar-se i hom no en tingué notícia fins el 18-12-85, en què la Direcció General de Carreteres aprovà l'Avant-projecte d'autovia Lleida-Cervera elaborat pel MOPU. S'ha d'afegir aprofitant l'avinentsa que aquesta autovia forma part de la N-II i del programa d'autovies aprovat pel «Consejo de Ministros» el 18-12-85 (MOPU 1986), però segons el Pla de Carreteres de Catalunya, també ha de formar part de la l'Eix Transversal, qüestió que ha provocat alguns problemes entre el MOPU i la Generalitat (El País 25-12-88).

Però paral·lelament, altres projectes com l'Eix Llobregat es trobaven molt avançats i obres com el Túnel del Cadí ja s'havien inaugurat; així mateix, altres infraestructures com l'Eix del Congost i l'Eix de Ponent anaven avançant, mentre se'n posaven en marxa d'altres com l'autopista Terrassa-Manresa i l'Autopista del Garraf. Contràriament la concreció del nou projecte d'Eix Transversal s'ajornava, tot i que diversos alts càrrecs de l'Administració catalana efectuaren, en alguna ocasió, visites sobre el terreny per tal d'observar directament el tram Vic-Girona, objecte de dubte, fet que fou àmpliament comentat per la premsa (Los Sitios 10-9-86, Punt Diari 16-9-86, El Periódico 17-9-86 i el 9/Nou 19-9-76).

L'ajornament es perllongà fins el 3-5-87, data en què la Direcció General de Carreteres presentà el nou avant-projecte. En el mateix, la longitud de l'Eix Cervera-Girona s'estimà en uns 158-162 Km i el seu cost s'avaluà en uns 30-35.000 milions de pessetes. Atent a la prognosi de trànsit, cap tram superaria els 10.880 IMD; la previsió final consistí en proposar la construcció d'una carretera de doble calçada amb control d'accessos, que seria dotada amb les necessàries «vies lentes» en els trams que així ho requerissin. A efectes pràctics, en l'avant-projecte, hom dividí l'Eix en 5 trams:

1. L'Autovia Lleida-Cervera que ha de construir el MOPU durant el quadrienni 1988-91.
2. El tram Cervera-Ferran de 15 Km que es realitzarà a partir del condicionament de la N-141, o bé amb la construcció d'una nova calçada paral·lela en els trams que ho requereixin.
3. El tram Ferran-Santpedor de 44,5 km. Pràcticament tota la carretera ha de ser de nova construcció; la previsió de trànsit s'avaluà en 9.007 IMD en el tram Ferran-Calaf i de 8.869 en el tram Calaf-Manresa-Santpedor.
4. El tram Santpedor-Vic de 37,5 km, tot de nova construcció.
5. El tram Vic-Girona, que enclou dues solucions en haver-se descartat la solució Osor-Anglès: la Solució Nord, de 61 km, que segueix el curs del Ter, i la Solució Sud de, 65,5 km, que seguiria per S. Hilari i S. Coloma de Farners, en la línia de la proposta aprovada pel MOP l'any 1977.

Segons les precisions que efectuà el conseller de Política Territorial i Obres Públiques en l'acte de presentació de l'avant-projecte, tindria prioritat la construcció del tram Vic-Girona, pel fet que existien itineraris alternatius en bones condicions, com els trams d'Aguilar de Segarra a Rajadell i de Rajadell a Manresa, i que així mateix, estava previst el condicionament del tram Manresa-Vic. Ateses aquestes precisions, tant per les característiques de la via projectada, com per l'opció de l'acondicionament de la vella N. 141,

plantejaven a llarg termini la finalització de l'Eix, alhora que impossibilitaven de fet l'acompliment d'un dels objectius previstos en el Pla de Carreteres i així mateix en tots els projectes anteriors, el de fer de l'Eix Transversal un itinerari alternatiu als eixos costaners.

En efecte, la funció de via alternativa, només seria possible si la nova oferta podés competir amb les vies existents a partir d'una infraestructura amb un mínim de qualitat, pel fet que el trajecte més curt de l'Eix per la ruta dels pantans, només suposa un estalvi de 23 km en relació a un itinerari Lleida-Girona per la N-II fins a Martorell i des d'aquí per la B-30 i l'A-7 (vegi's: Quadre 3). En qualsevol cas, hom havia passat de plantejar una autopista en el «III Plan de Desarrollo», un objectiu probablement desmesurat atenent la prognosi de trànsit, a contemplar, successivament, una autovia i, en darrer terme, l'acondicionament d'una carretera.

**Quadre 3**  
**Accessibilitat entre Lleida i Girona**

Distància a vol d'ocell:	185,- Km.	100	
Supòsit Eix trans. Sol. N.:	218,- Km	117,8	(+ 33,- Km)
Supòsit Eix trans. Sol. S.:	222,5 Km	120,2	(+ 37,5 Km)
Trajecte per N. 141.:	238,- Km	130,2	(+ 53,- Km)
Trajecte per N. II i A-7:	241,- Km	130,2	(+ 56,- Km)
Trajecte íntegre per Autopista:	245,- Km	132,4	(+ 60,- Km)
Traj. N-II, B-30, C.251 i N-II:	252,- Km	136,2	(+ 67,- Km)
Trajecte íntegre N. II:	258,- Km	139,4	(+ 73,- Km)

Font: Elaboració pròpia. Distàncies segons el Mapa Oficial de Carreteras (MOPU, 1986) i les previstes en l'avant-projecte d'eix transversal.

L'avant-projecte definitiu del tram Vic-Girona no fou presentat fins el 30-11-1987, i, en qualsevol cas, sense oferir una solució definitiva en relació a la traça. Es continuaven contemplant una Solució Nord i una Solució Sud, les quals se sotmetrien a consulta institucional entre els possibles afectats, abans d'adoptar una decisió final (vegi's: Mapa 6).

*Solució Nord:* de 61 km i un pressupost de 14.060,8 milions, la coneguda «Ruta dels pantans». Des de Sau al Pasteral, 19,7 km, es preveu la construcció de 7 túnels, que suposaran 2.080 m de foradada. En aquest mateix tram s'hauran de construir una bona part dels 16 viaductes de l'itinerari.

*Solució Sud:* de 65,5 km i un pressupost de 15.696,4 milions. L'itinerari es preveu que comenci per Coll de Ravell, passi per S. Hilari Sacalm i S. Coloma de Farners.

D'ambdues solucions, la sud és un 10% més cara, mentre que es preveu un possible impacte ecològic elevat en qualsevol de les dues alternatives. A aquest efecte, s'ha de fer avinent que, tot i que la nova carretera ha de travessar per un dels espais millor conservats de Catalunya, han estat realment minses les veus ecologistes que fins ara (31-12-1988) s'han aixecat. En general es féu més rebombori amb una plantació d'eucaliptus al Pla de Montdois, una típica calma de les Guílleries, resta d'una penepiana paleozòica, que no pas amb els possibles impactes de l'Eix transversal.

## MAPA 6: Solució Nord i Solució sud

La Solució Nord, la ruta dels pantans, té al seu favor una menor longitud (61 per 65,5 km) i haver d'assolir una menor cota màxima (590 per 815 m), però el fet de travessar per un entorn de notables dificultats orogràfiques comportaria un traçat molt sinuós. Altres arguments d'índole física que s'han esgrimit en contra, com és el cas de les boires i la presència de gel, no tenen massa versemblança, atès que les típiques boires d'inversió de la Plana de Vic, per bé que no inexistents, són molt menys freqüents a la cubeta de Sau.

L'argument més contundent en contra d'aquesta solució és, però, de caràcter humà i ja el remarcà Solans el 1975; així, entre Vic i Anglès, uns 35-40 km, la carretera travessaria per un territori pràcticament despoblat on només s'hi troben els nuclis de Vilanova de Sau i Susqueda, el 1986, amb 325 i 125 habitants respectivament; aquest fet pressuposa que la nova carretera realitzi una funció gairebé exclusiva de via de pas, sense possibilitat de vertebrar cap nucli urbà d'importància. Malgrat aquest fet, els Ajuntaments de la Vall d'Hostoles han defensat que aquest és el traçat més adient, pel fet que permetria millorar l'accessibilitat del conjunt de la Garrotxa.

La Solució Sud té en contra els 4,5 km de més i haver d'assolir una cota més elevada (815 per 590 m). En canvi, travessaria per una àrea més poblada, on a més, ja existeixen un seguit de carreteres que permetrien connectar a nuclis com Viladrau i Espinelves i, sobretot, S. Hilari Sacalm i S. Coloma de Farners, amb 4.505 i 7.856 habitants el 1986 respectivament, poblacions que d'altra banda han reivindicat l'eix des dels inicis del projecte.

El projecte definitiu no fou acabat fins un any més tard (octubre de 1988). En el mateix encara se seguien contemplant ambdues alternatives, per bé que en aquest cas el pressupost de la Solució Nord s'havia rebaixat un 5% i el de la Solució Sud en un sensible 15%. Per a l'Eix en conjunt hom preveia invertir-hi fins l'any 1995 uns 19.000 milions, és a dir el 50% de l'estimació que hom previa en l'avant-projecte presentat el 3-5-87. D'altra banda, gran part del pressupost seria destinat a la nova carretera de Vic a Girona, i la resta a remodelar diferents trams de la vella N-141, els situats entre Aguilar de Segarra i Manresa i tot el tram de Manresa a Vic per Moià. Per la seva part el MOPU hauria de construir, com s'ha dit, l'autovia Lleida Cervera. Així mateix, la finalització total del projecte es remet a l'horitzó del Pla de Carreteres, l'any 2001.

Presentat el projecte definitiu, es preveia que la solució per al tram Vic-Girona seria imminent i ràpida i així ho reflectí la premsa (Avui 6-12-88). Finalment, el 12-12-1988 s'anunciava la suspensió d'una visita que el president de la Generalitat tenia previst d'efectuar a aquest sector, visita durant la qual, hom creia que es prendria una decisió sobre les solucions Nord o Sud, solució que, en qualsevol cas, a hores d'ara, 30-4-1988, encara no s'ha pres.

## 6. Unes consideracions finals

En analitzar en conjunt l'evolució de la circulació al llarg de la traça que actualment es proposa per a l'Eix Transversal, des del precedent més remot, una suposada via romana, fins a la configuració de l'actual N. 141, s'ha observat que les carreteres que es podrien considerar com el seu precedent, almenys en el tram central, constitueixen una suma de camins i carreteres secundàries que ha permès posar en relació ciutats com Vic i Manresa per exemple. Així mateix, s'ha observat que, en relació al trànsit de pas i de llarga distància, la funció principal d'aquest conjunt de carreteres ha consistit, i consisteix encara actualment, en servir de camí d'intercanvi de productes agraris i ramaders.

Es podria també fer avinent que les úniques excepcions a aquestes funcions del conjunt de l'itinerari, se situen només en aquells trams de la futura infraestructura, on el sentit de la circulació encaixa amb l'esquema general català, com és el cas del tram Lleida Cervera coincident amb la N-II. Altres casos, com la proposta actualment descartada de fer passar l'Eix per Olot i la insistència amb què es reivindicà aquest projecte, poden reforçar les afirmacions anteriors, sobretot si hom té present que el camí més curt a vol d'ocell entre Olot i Barcelona passa per Vic. En aquest sentit, la proposta d'Olot dels anys setanta, podria suposar més orientar la circulació generada des de —i cap a— Olot en el sentit general dels fluxos, que no pas una defensa de l'Eix Transversal per ell mateix.

Diverses opinions i preses de posició poden reforçar les afirmacions anteriors; així, ateses les entrevistes i observacions efectuades, només en el cas de S. Hilari Sacalm l'Eix Transversal és considerat vital, probablement perquè amb la seva construcció la vila de les Guàrdies milloraria notablement les seves comunicacions, deixant d'ésser un «cul de sac». En d'altres casos, la realització de l'Eix es contempla com una infraestructura, necessària sí, però que complementaria les existents o en construcció, les quals són considerades principals; així, per a la Cambra de Comerç de Vic és prioritària l'autovia del Congost i la N-152, per a l'Ajuntament de Moià la connexió amb Caldes de Montbui i per a Cervera la realització de l'autovia Lleida-Cervera i la millora del conjunt de la N-II. Així mateix, en el cas de Manresa, una vegada garantida la construcció de l'autopista per part de la iniciativa privada, es contempla l'Eix Transversal com la infraestructura complementària que podria fer del Bages un dels punts més accessibles per al conjunt del territori català, la «Plaça giratòria de Catalunya» que s'esmentava en un article de premsa (Regió 7, 1-12-87).

Atenent, doncs, al conjunt de raonaments anteriors, hom podria aventurar-se a afirmar que els projectes recents (1975 i 1985) de construcció de l'Eix Transversal, és a dir, de confegir una infraestructura viària d'altres prestacions a càrrec de la despesa pública, suposen una actuació contradictòria, tant en relació al sentit i l'orientació general de la circu-

lació que històricament s'ha configurat a Catalunya, com en relació a les actuals i prioritàries demandes d'infraestructura, les quals passen per millorar els eixos mar-muntanya, cas de l'Eix del Llobregat i la carretera N-152, i la connexió amb Barcelona, cas de la N-II i altres projectes.

Aquest conjunt de fets, pot d'alguna manera explicar per què tots els plantejaments que s'han efectuat entorn de l'Eix Transversal s'hagin successivament ajornat o hagin quedat pendants. Altrament, l'ajornament de l'actual projecte, així com la modificació a la baixa del conjunt del mateix, poden d'alguna manera explicar-se si s'efectua una anàlisi de les prognosi de trànsit, a partir de les dades que per a l'horitzó 2001 s'exposen en el Pla de Carreteres (Gen. de Cat., 1987, Mapa 12). En aquesta direcció, pel conjunt de l'actual proposta, és a dir, des de Cervera a Girona, el tram de màxima intensitat de circulació se situa entre Sallent i Vic amb 10.776 IMD. Aquesta prognosi de trànsit equival aproximadament a una tercera part (un 33%) del que hom preveu per a l'Autopista Terrassa-Manresa, per a l'Autovia del Congost i per a la N-II entre Lleida i Cervera.

Atenent a les dades esmentades i tenint present, a més, que les mateixes probablement també contemplen els fluxos de trànsit de llarga distància que l'eix podria atreure, podria ser difícilment justicable escometre la inversió proposada inicialment només en base a una possible atracció d'aquest tipus de trànsit, sobretot si hom té en compte l'existència d'unes infraestructures de moment suficients i, així mateix, fàcilment ampliables, les quals, en tot cas, només allarguen els camins mínims (vegi's Quadre 2).

Altrament, s'ha de considerar que les prognosi de trànsit, poden posar també de manifest una contradicció que afecta a les propostes globals contemplades en el Pla de Carreteres, pel fet que les dades apunten més en la direcció de millorar la connexió entre el conjunt de ciutats de la Catalunya central, que no pas en la del projecte d'Eix Transversal. Així, hom preveu una circulació més elevada entre Igualada i Manresa (13.792 IMD) que no pas en qualsevol dels trams de l'Eix Transversal situats entre Cervera i Girona. Així mateix, hom preveu entre Vic i Olot uns fluxos de 10.017 IMD, sensiblement superiors als que es preveuen des de Vic a Girona (9.028 IMD) i molt similars als que es preveuen en el tram de màxima intensitat (10.776 IMD) de tot l'eix, el situat entre Vic i Manresa.

Atenent, doncs, a aquest conjunt de raonaments i sense qüestionar la validesa de les dades del Pla de Carreteres, si hom hagués d'actuar en funció de la demanda, és a dir dels fluxos de trànsit reals o previstos, criteri en funció del qual gairebé sempre s'actua en el conjunt del país, el projecte ideal d'Eix Transversal s'hauria d'iniciar a Igualada i no a Cervera, i seguir per Manresa, Vic i Olot. Aquest fet possibilitaria un notable estalvi, pel fet que la N-II és una infraestructura consolidada, en la qual s'hi actua contínuament. Així mateix, la construcció de la carretera de Vic a Olot possibilitaria una notable millora de l'accessibilitat des de la Garrotxa als principals centres de mercat i al conjunt de Catalunya. Altrament, també s'ha de considerar que aquesta proposta és la que més redueix la distància Lleida-frontera a la Jonquera.

A desgrat del dit anteriorment, una anàlisi més aprofundida obligaria a emmarcar la qüestió en el tema de les polítiques de reequilibri territorial, marc en el qual s'inscriu el projecte d'Eix Transversal, i en el paper que la xarxa viària ha de jugar en l'articulació de les mateixes, qüestió que requereix necessàriament un treball més aprofundit. Malgrat

tot, es poden qüestionar d'alguna manera les visions probablement massa lineals del tema del reequilibri territorial, com per exemple l'obsessió per l'ortogonalitat i per les retícules igualitàries, a l'hora de perfilar els plans de carreteres.

En el cas de Catalunya, assolir una xarxa viària d'aquest tipus planteja un problema evident de prioritats i suposa una actuació en molts casos contradictòria amb l'orientació general que tenen els fluxos de circulació. En aquest sentit, es podrien donar actuacions en base a supòsits diferents en cada part del territori, és a dir, mentre en alguns llocs s'actuaria gairebé sempre en funció de la demanda, com és el cas de les autopistes de peatge i les successives reformes i millores que es realitzen en les carreteres principals com la N-II i la N-340, en d'altres punts del territori l'actuació es realitzaria d'acord a un suposat criteri de reequilibri territorial, marginant-se o ajornant-se la demanda. Aquest fet podria comportar, si hom no ha definit clarament les prioritats, a que en alguns llocs es construïssin magnífiques carreteres que no portarien enlloc, mentre per contra, hom ajornaria projectes probablement més necessaris i tèdicament més vertebradors, qüestió que podria provocar un augment dels desequilibris que hom pretenia corregir.

D'alguna manera aquest fet s'expressa en primar plantejaments com l'Eix Transversal i en marginar d'altres projectes, menys ambiciosos però probablement més eficaços com podrien ser, a més d'unes bones carreteres entre Manresa i Vic i entre Vic i Girona, unes carreteres suficients entre Igualada i Manresa i entre Vic i Olot,— de les quals se n'ha plantejat a molt llarg termini la construcció.

Ateses les consideracions anteriors, probablement hauria estat més fructífer garantir la connectivitat entre aquest conjunt de ciutats, les quals conformen el que s'ha batejat com la «segona corona industrial de Catalunya», que no pas plantejar a càrrec de la despesa pública la construcció d'una infraestructura d'altres prestacions, alternativa a les ja existents. Altrament, un enfocament realista de les polítiques de reequilibri territorial, probablement no ha de consistir en plantejar la construcció de grans infraestructures a horitzons molt llunyans, sinó en adequar a les necessitats de finals del segle XX unes carreteres que encara mantenen unes característiques de traçat i de sinuositat pròpies del segle XIX.

## Bibliografia

- ALEGRE, P. et OLIVERAS, J. (1976): «Comunicació sobre l'Eix Transversal presentada per l'equip de la comarca del Bages.» *Àmbit d'Ordenació del Territori del CCC.*, Manresa, 1976.
- CAMBRA DE COMERÇ DE MANRESA (1987): *Necessitat d'impulsar l'execució de les obres de l'Eix Transversal de Catalunya.* Manresa, Cambra de Comerç (estudi dels antecedents de l'Eix redactat per J. Oliveras, inèdit, reproduït parcialment a la premsa).
- CAMBRA DE COMERÇ DE MANRESA (1987): *Document conjunt de les Cambres de Comerç Catalanes afectades per l'Eix Transversal.* Manresa (inèdit, reproduït parcialment a la premsa).
- CARRERAS PUIGDENGOLAS, J.M. (1975): «El Eje Transversal, una pieza suelta.» *Novatecnia n. 3*, maig-juny 1975. As. Nac. de Ing. Ind., Agrup. Cataluña. Barcelona.

- CARRERAS PUIGDENGOLAS, J.M. (1979): «Una polèmica dels anys 70: l'Eix Transversal de Catalunya». *Ceumt.* (Butlletí d'Estudis Urbanístics, Municipals i Territorials), núm. 15, pàg. 41-50. Barcelona
- CASASSAS, Ll. (1976): *El papel de Barcelona en la formación y ordenación del territorio de Catalunya*. Resum de la Tesi Doctoral presentada el 6-9-1976. Servei de Publicacions de la Universitat de Barcelona. Barcelona.
- CASASSAS, Ll. (1977): *El paper de Barcelona en la formació i en l'ordenament territorial de Catalunya*. Barcelona, Ed. Curial. 324 pàg.
- CASASSAS, Ll. et BERTRAN, E. (1983): «Les comunicacions» pàg. 192-212 in *L'Eix del Llobregat i el Túnel del Cadí*. Dep. de Geo. Univ. de Barcelona. Edicions Univ. de Barcelona. 396 pàg. Direcció: M. de BOLOS et J. VILA VALENTI.
- CONGRÉS DE CULTURA CATALANA (1976): «Document de conclusions sobre l'Eix Transversal de Catalunya». *Assemblea General de l'Àmbit VIII: Ordenació del territori*. Vic, 11-7-1976.
- DONACIO MUÑOZ OMS. *Pla d'Obres Públiques 1935*. Arxiu Nacional de Catalunya, Barcelona.
- FARRE-ESCOFET, E. (1976): *L'Eix Transversal: Implicacions econòmiques del seu traçat alternatiu a les comarques de la Garrotxa i la Selva*. Fundació CEP, Barcelona.
- GENERALITAT de CAT. (1982): *Pla General d'Obres Públiques any 1935*. Gen. de Cat., Dep. de P.T. i O.P. (123 pàg.).
- GEN. de CAT. (1987): *Pla de Carreteres de Catalunya*. Departament de Política Territorial i Obres P. Barcelona (140 pàg.).
- HERCE VALLEJO, M. (1982): *Les infraestructures*, in *Reconeixement territorial de Catalunya*. Vol 9. Gen. de Cat., Dep. de P.T. i O.P., Barcelona.
- HERCE VALLEJO, M. (1983): «La utilización de indicadores topológicos en el análisis de las redes de comunicaciones. Ensayo sobre la red de carreteras de Cataluña.» *Documentos d'Anàlisi Geogràfica*. Publicacions del Dep. de Geo., UAB, Bellaterra.
- IGLESIAS FORT, J. (1958): «Les Comunicacions», in *Geografia de Catalunya*. Ed. AEDOS, Barcelona. Vol I, pàg. 308 a 322.
- LLOBET, S. (1975): *Guilleries-Collsabra*. Guia cartogràfica. Ed. Alpina, Granollers.
- MARGALEF, J. (1976): «El Eje Transversal de Catalunya». *Revista Econòmica de Catalunya*. Vol. I, núm. 2. Barcelona, 1976.
- MOPU. (1986): *Plan general de Carreteras 1984/91*. Madrid, Autor. 139 pàg.
- MOPU, (1986): *Mapa Oficial de Carreteras. Escala 1:400.000*. Madrid, MOPU 23 edició.
- OLIVERAS, J. (1986): «L'autopista Terrassa-Manresa i els seus possibles efectes. *Revista del Montepio de conductores San Cristóbal*. Manresa-Berga, núm. 389-390 (1er i 2on T. 1986)
- PASCUAL, P. (1987): «La Diputació i la modernització de la xarxa viària catalana: 1840-1868», in *Història de la Diputació de Barcelona*. Barcelona, Diputació de B.
- PLADEVALL, A. et SIMON, A. (1986): *Guerra i vida pagesa a la Catalunya del segle XVII*. Barcelona, Ed. Curial.
- PUJADAS, R. (di.) (1988): *Diagnosi Comarcal: La Noguera*. Dep. de Pol. Ter. i O.P. Gen de Cat. Barcelona. 300 pàg. «Les infraestructures de transport» pàg. 180-204
- ROCA, F. (1979): *Política Econòmica i Territori a Catalunya, 1901-1939*. Ed. Ketres, Barcelona. 237 pàg.
- SANTOS MADRAZO (1984): *El Sistema de transportes en España, 1750-1850*. 2 vols. 966 pàg. Volum 1: «La red viaria», pàg. 1-376. Volum 2: «El tráfico i los servicios». pàg. 377-966.



- SOLANS, J.A. (1975): *L'Eix Transversal de Catalunya*. «Notes de l'Ajuntament d'Olot a la Traça de l'Eix transversal per la Província de Girona.» Ajuntament d'Olot (informe inèdit).
- SOLANS, J.A. (1976): «L'Eix Transversal de Catalunya», *Ponència de la Comarca de la Garrotxa*. Presentada a l'Àmbit-VIII, Ordenació del Territori, del Congrés de Cultura Catalana. Vic 1976.
- ZAMORA, F. de. (1785-90): *Diario de los viajes hechos en Catalunya*. Ed. Curial, Barcelona 1973. Edició a cura de R. BOIXAREU.

Publicacions d'informació general:

- Avui (diari), Barcelona: (4-1-1988), (6-12-1988).
- El País (diari), Barcelona: (25-12-1988).
- El Periódico (diari), Barcelona: (17-9-1986).
- El 9/Nou (setmanari), Vic: (19-9-86), (8-1-88).
- La Vanguardia (diari), Barcelona: (27-6-1975), (28-4-1988).
- Los Sitios (diari de Girona), Girona: (16-9-1986).
- Olot-Misión (setmanari), Olot: (1-10-1976).
- Punt Diari (diari), Girona: (10-10-1984), (16-9-1986).
- Regió 7 (diari), Manresa: (26-11-1987), (28-11-1987), (1-12-1987).