



# Andorra a la vialitat universal

- 21 d'octubre del 2009 a les 20.00 h
- Sala d'actes de La Llacuna Centre Cultural, Andorra la Vella



## **Albert Serratosà i Palet**

*Doctor enginyer de camins, canals i ports, urbanista, catedràtic emèrit de la Universitat Politècnica de Catalunya, autor del projecte i director de l'obra del túnel del Cadí i cap de l'Institut d'Estudis Territorials*

## ▲ Currículum

És doctor enginyer de camins, canals i ports, i urbanista. Va estudiar a l'Escola d'Enginyers de Camins de Madrid, l'únic centre on es podia cursar aquesta carrera a Espanya. Finalitzats els estudis el 1957 va començar a treballar com a funcionari a l'ajuntament de Barcelona, quan es realitzava una renovació important de la pavimentació i les primeres illes de viants a Ciutat Vella. Va participar en el Pla director de l'àrea metropolitana de Barcelona del 1965, que es va aprovar el 1968. Com a subgerent de la Corporació Metropolitana de Barcelona va posar en marxa els serveis comuns (eliminació d'escombraries, cementiris d'abast comarcal), i d'allà va passar a ocupar la direcció del Pla General Metropolità el 1970.

L'any 1974 es va crear l'Escola d'Enginyers de Camins de Barcelona, de la qual ha estat professor i catedràtic d'ordenació del territori i urbanisme. Actualment és catedràtic emèrit de la Universitat Politècnica de Catalunya.

El 14 de novembre de 1975 va cessar en la Corporació Metropolitana, però amb el canvi polític després de la mort de Franco es va poder aprovar el Pla General Metropolità, el 1976, que va permetre la transformació urbanística per als Jocs Olímpics. Ha estat director del Pla Territorial Metropolità de Barcelona del 1988 al 2000 i assessor del conseller de Política Territorial de la Generalitat de Catalunya.

Va ser l'autor del projecte i director de l'obra del túnel del Cadí i accessos, del qual enguany se celebren els vint-i cinc anys de la seva inauguració.

El 1996 va rebre la Creu de Sant Jordi.

Des del 1984 al 1998 va ser coordinador de la comissió de Comunicacions de la Comunitat de Treball dels Pirineus.

És autor de la proposta de xarxa viària bàsica europea (1982).

El 2004 va ser nomenat cap de l'Institut d'Estudis Territorials.

Publicacions: *Més enllà de l'urbanisme*, Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 2006; *Objetivos y metodología de un plan metropolitano: la revisión del plan comarcal (1953) de Barcelona*, Barcelona Oikos-tau, 1979.

**M**oltíssimes gràcies per recordar-nos moments molt interessants com l'època de la Comunitat de Treball dels Pirineus. Pel que fa a l'exposició itinerant *Cerdà*, cal esmentar que no ha estat mai a Andorra i confiem en el suport de la muller de l'ambaixador per portar-la a la Xina. Una versió és a Amèrica i una altra volta per Europa. Estem a punt d'arribar a la ciutat número 100. El nostre desig, d'altra banda, és recórrer Àsia i Oceania amb una tercera versió.

Amb motiu del 150è aniversari de l'aprovació del Pla Cerdà hem preparat una nova exposició com no se n'ha fet mai cap. Les versions itinerants ocupen 400 m<sup>2</sup> i, en canvi, la de les Drassanes (que el dia 24 de novembre s'inaugurarà) té 1.700 m<sup>2</sup>.

Gràcies per la presència avui de tots vosaltres. Comprenc que són unes hores una mica intempestives. Satisfacció especial ha estat trobar l'exsindic Cerqueda. Fa molts anys que ens coneixem i feia molt de temps que no ens vèiem. Gràcies d'altra banda per convidar-me. Sempre és per mi una satisfacció ser convidat a venir a Andorra.

Havia pensat fer una intervenció il·lustrada amb un sol mapa: la forma d'ocupació de la Terra. En acabar si hi ha algun tema que no queda prou clar afegiríem unes quantes diapositives o alguns dibuixos a la pissarra.

El títol de la conferència està suggerit per Ildelfons Cerdà, l'enginyer de camins autor del projecte de reforma i eixample de Barcelona de l'any 1859. La proposta bàsica és la quadrícula rectangular i homogènia a la qual se superposen la Diagonal, la Meridiana i la Gran Via, que Cerdà anomena *vies transcendents*, previstes no per anar a l'Hospitalet o a Gavà, sinó per connectar Barcelona amb la *vialitat universal*.

La visió global és ara molt actual. Mirant aquesta fotografia veureu la Terra ocupada pels éssers humans i que és la meitat del globus terrestre. L'altra meitat l'ocupa l'oceà Pacífic. La primera no deixa de ser un rectangle, el centre del qual és on es creuen les dos diagonals, molt a la vora d'Andorra, del sud de França i de Catalunya. Mediterrani vol dir 'meitat de la Terra', un lloc on realment es creuen els grans corrents que vénen de l'Orient i van a Amèrica. Estem al rovell de l'ou. Andorra hi participa. L'Eron Estany hi té molt a veure. Andorra ha fet tot el possible per augmentar les connexions. Tornarem a tocar aquest tema. A la segona meitat del s. XX es van escriure al món dos llibres molt importants sobre aquests temes, un fou *El trànsit a la ciutat* (*Traffic in*



town), del qual era autor Colin Buchanan, que es va preocupar molt, no tant de la sortida cap a fora, sinó de l'entrada des de fora cap al centre de la ciutat. Londres té un centre laberíntic i el problema d'un intercanvi important el preocupava molt. De fet no sabia ben bé com havia de resoldre el problema. Deia: a les ciutats radioconcèntriques el flux de trànsit que va cap al centre anirà creixent i obligarà a canviar la situació. En lloc de carrers que s'estrenyen caldrien carrers que es van ampliant. I això significaria la destrucció del mateix centre. Colin Buchanan va proposar una xarxa hexagonal sobreposada. Fou una aportació important prendre consciència d'aquesta necessitat.

Gairebé 50 anys més tard, Gabriel Dupuy va escriure *L'urbanisme de les xarxes*, on fa una distinció que no s'havia fet mai. La ciutat es pot veure de dues maneres. Una és la visió aèria, amb superfícies creixents: el municipi, la comarca, la província, la regió, l'estat i la Unió Europea. Una altra visió és la reticular, amb xarxes que no respecten cap límit. Si observem la xarxa aèria, per exemple, no sabem ben bé qui mana. Hi ha convenis i protocols, però els països han de treballar fatigosament per evitar desastres. L'aèria és la xarxa global més fàcil de veure però cada vegada més s'imposa la del gas: de Sibèria a Algèria sense respectar fronteres. Per dir-ho d'una manera més entenedora, a la ciutat mana l'ajuntament, a la província la diputació i a la regió, en el nostre cas, la Generalitat de Catalunya. En canvi les xarxes salten d'una àrea a una altra amb continuïtat.

Els alcaldes tenen una tasca difícil. Llegeixen al diari que una proposta d'autopista els passa pel mig del poble. Quan aconsegueixen saber per on passarà i qui la farà resulta que un altre organisme proposa un tren de gran velocitat. Si la primera travessava el municipi de llevant a ponent, l'altra ho fa de nord a sud: és la imatge del caos. La qüestió important és mantenir la visió global i evitar que les xarxes passin sense respectar les diferents competències. El llibre de Dupuy està traduït al català i al castellà. Per cert, la primera traducció va ser al català. L'autor que cita més vegades, amb diferència, és Cerdà. Segons Dupuy, Cerdà és l'única persona en la història que ha entès el tema de les xarxes, com es formen i com es fusionen. Aquesta opinió aparegué en un moment oportú. Si només s'hagués proclamat des de Barcelona la primacia de Cerdà, l'impacte mediàtic hauria estat menor. El recolzament de París fou decisiu. Una de les gran preocupacions de Cerdà era precisament afegir les *vies transcendents* per comunicar amb la *vialitat universal*. I això és vàlid per a qualsevol poble, ciutat, regió o estat. I naturalment per a un país sencer, com és el cas d'Andorra. La idea és que no es pot viure aïllat. Cal connectar amb la resta de la humanitat. El cas de Barcelona és ben curiós. Estaven previstos, des de 1859, quatre accesos a part de la sortida per mar: la Gran Via (una cap a Mataró i l'altra cap a Tarragona), la Meridiana i la Diagonal. Collserola era un tap i les úniques sortides possibles cap al nord eren per la vall del Besòs i la del Llobregat.

El 1982 es va celebrar la Conferència de les Regions Pirinenques, promoguda pel Consell d'Europa. La reunió es va celebrar a Jaca, on s'acordà crear la Comunitat de Treball dels Pirineus. A més, a proposta de Jaume Amat, director general de carreteres de Catalunya, també es creà la Comissió de Coordinació de les Comunicacions amb un secretari permanent. L'objectiu fou "permeabilitzar el Pirineu".

L'any 1988 s'aprovà l'Esquema de Comunicacions del Pirineu i des de llavors, Deu n'hi do! com s'ha anat avançant. Andorra hi ha contribuït amb el túnel del Valira i amb una sèrie de túnels interns per permeabilitzar un territori difícil orogràficament. Avui encara hi queden pendents, com a mínim, tres sortides. Una és la Massana cap a Tor, l'altra cap al Serrat i la més difícil tècnicament seria des de Grau Roig fins a la Cerdanya. Es passaria doncs de 2 entrades-sortides a 5. El canvi seria radical. No és possible que Andorra avanci si no resol les connexions amb el món exterior. Els temes de l'aeroport i del ferrocarril són molt importants, però en primer lloc s'haurà de solucionar el tema de les carreteres.

Cerdà, com a bon enginyer, considera que l'important no és el ciment, ni la pedra, ni el ferro. Ho són les persones. Ell ho diu amb una frase contundent: l'important és el contingut molt més que el continent.

A les dues exposicions itinerants sobre Cerdà, es recull a la primera sala, una comparació de Cerdà amb els urbanistes més famosos a la història de l'urbanisme, on Cerdà encara no hi figura sempre. Els urbanistes s'han preocupat molt més del continent que del contingut. És el cas, per exemple, de la reforma de Roma, més atenta a complaure el Papa, amb grans monuments i espectaculars avingudes entre les basíliques, que no a rehabilitar un teixit urbà socialment molt deficient (encara avui).

A París passa el mateix. La proposta de Haussmann és un servei a *la visió del Príncep* (l'emperador Napoleó III). Superposa al París tradicional una xarxa viària bàsica per poder seguir creixent sense millorar socialment el territori. Haussmann i Cerdà es van conèixer a París. Haussmann el va voler fixar, però els catalans som una mica reticents. Sempre n'hem estat, de reticents, per anar a treballar a d'altres llocs. Hi ha força catalans que surten a fora, no obstant n'hi ha més que no han volgut sortir mai. De fet Cerdà no va voler acceptar l'oferta, perquè no estava d'acord amb les idees de Haussmann, l'objectiu bàsic del qual era impressionar. I ho va aconseguir. Realment París és una ciutat espectacular. Val a dir que hi havia un altre objectiu: facilitar a les forces de seguretat fer front a les revoltes mitjançant uns carrers llargs i més o menys rectes.

Cerdà va néixer a Centelles, al mas Cerdà, un petit pujolet que hi ha al terme de Centelles. Des de petit estava acostumat a veure el territori com en una foto aèria. Des de la masia eren poques les diferències entre el rural i l'urbà. Per a ell tot era territori que s'havia d'endegar.

Cerdà ha estat el gran defensor de la ciutat igualitària. Comprèn que no pot ser totalment igual, però vol apropar-s'hi. Per aquest motiu dissenya una ciutat que s'assembli a la de la seva experiència d'infant. Per a ell l'habitatge ideal és el rural: amb sol, llum natural, ventilació adient. Volia resoldre un problema que no havia preocupat mai. Quan arriba a Barcelona, el sorprèn que dintre les muralles els habitatges tenen pocs minuts de sol a l'any. Que la llum natural i la ventilació són insuficients i que la majoria de les malalties provenen d'aquestes mancances, fet que obliga a viure al caire de l'espelma la major part del temps.

Cerdà vol dissenyar una llar que sigui pròpiament urbana sense perdre moltes de les qualitats de l'habitatge aïllat. És conscient que la ciutat ha de ser compacta i amb densitat controlada. Quan es posa a dissenyar l'habitatge urbà, la seva sorpresa és que no en pot fixar l'amplada, la profunditat o l'alçada si al mateix temps no precisa com es compactaran en un

edifici i com aquests edificis es lligaran entre ells i amb l'exterior. És quan proposa la segona llei: la ciutat es compon de les vies (carrers, els lloc de trobada,...) i dels intervises (mansanes, l'espai de la privacitat).

Tots els paràmetres es van interrelacionant: no es pot determinar l'alçada ni la profunditat d'un edifici amb independència de la mansana i del carrer. L'habitatge urbà de Cerdà és allargat. Hi ha de poder entrar el sol i la llum natural per les dues façanes, al carrer i al pati interior de la mansana. L'entrada del sol obliga a relacionar l'alçada del edifici amb l'amplada del carrer i amb les dimensions del pati interior, sense oblidar que aquest ha de garantir unes vistes confortables des de darrere de l'habitatge.

Aquestes interrelacions de paràmetres és la innovació aportada per Cerdà i és un dels fets que diferencia la seva proposta de totes les altres xarxes viàries ortogonals i homogènies. L'Eixample Cerdà és un model únic de ciutat en el món i ha demostrat la seva eficiència durant 150 anys. La transcendència de la visió sistèmica dels diferents paràmetres, entre si i amb el benestar de les persones, es ressalta amb un fet extraordinari: cap habitatge de Ciutat Vella no gaudia d'un aïllament acceptable ni de llum natural, mentre que tots els habitatges de l'Eixample tenen sol i llum natural pel davant i pel darrere. Es pot assegurar que la Barcelona de Cerdà és un ciutat igualitària sense distinció de classes.

Ciutat Vella havia empitjorat molt pel fet de ser plaça militar emmurallada i per l'empenta de la industrialització. Començava una nova era. Acabava el neolític, començat 10.000 anys enrere, amb la introducció de l'agricultura i la ramaderia. La industrialització, pionera a la península Ibèrica i força innovadora en el conjunt d'Europa, va suposar l'arribada massiva d'immigrants. Habitatges i indústries es van haver d'encabar en el ja densificat territori de dintre les muralles. Un exemple: més de 70 carrers tenien (i tenen) amplades de 3 m amb alçades de 7 pisos. La conseqüència era una insalubritat insostenible i un malestar indigne. Amb unes idees simples i coherents Cerdà va resoldre el problema a la nova ciutat (a l'Eixample) on tots els habitatges complien els requisits de salubritat.

Una altra qüestió rellevant fou l'atenció de Cerdà a l'espai públic de la mobilitat. Uns 40 anys abans de la invenció de l'automòbil proposa un repartiment equitatiu (sostenible?) entre carruatges i vianants. L'amplada mínima de carrer és de 20 m, mentre que a Ciutat Vella l'ample mitjà era (i és) de 4 m. La distribució és meitat-meitat: 10 m de calçada per als carruatges i cavalleries i 10 m (5+5) per a les voreres de vianants, on es col·locaven en filera els arbres i els fanals de l'enllumenat.

M'atreveixo a exposar una teoria personal sobre l'èxit turístic fulgurant de Barcelona després dels Jocs Olímpics d'Estiu de 1992. Quan als turistes se'ls pregunta per què els agrada Barcelona, per què la troben bonica i atractiva, no saben explicar-se. Esmenten Gaudí, el modernisme o les noves instal·lacions olímpiques. Moltes altres ciutats han acollit grans esdeveniments amb realitzacions arquitectòniques similars o millors que les de Barcelona i no obstant això l'atracció de la ciutat no ha perdurat. Colin Buchanan fa més de cinquanta anys va dir: "Si una ciutat no pot garantir el benestar i la seguretat d'una mare passejant el seu nadó pel carrer, no es digna de ser considerada de primera categoria." I hi afegeix (traduït literalment de l'anglès) que "no estic sent frívol amb tal afirmació." Als turistes els

emociona, sense saber els motius, la possibilitat de passejar pels carrers de l'Eixample amb voreres amples i segures, amb arbres que permeten sol a l'hivern i ombra a l'estiu, amb calçades capaces d'absorbir un trànsit fluid, amb cruïlles amb xamfrans on és possible la càrrega i descàrrega sense interferir els fluxos de la mobilitat.

Col·loqui general

### **Francesc Cerqueda**

Bé, jo faré 2 precisions, una política o institucional. La primera reunió de la Comunitat de Treball dels Pirineus va ser a la Seu d'Urgell i va tenir un caràcter molt polític pel fet que Andorra sortia per primer cop a l'exterior. Abans de la seva Constitució, Andorra no tenia representació internacional. Nosaltres teníem clar que hi havíem de participar. Aleshores el síndic era el senyor Sangrà. De seguida els dos veguers s'hi van apuntar. En aquells moments, en passar la frontera la representació internacional la tenien els dos veguers i tenien la presència dels ambaixadors espanyol i francès. El 1986 es va signar realment el protocol de la Comunitat de Treball del Pirineus, a Bordeus.

Una persona ens va ajudar molt. Se me n'escapa el nom. No sé si era el vicepresident de la Generalitat, un senyor d'una gran categoria.

### **Eron Estany**

Jo recordo un diputat català en aquella època: en Llibert Cuatrecasas.

### **Francesc Cerqueda**

Era un vicepresident del Parlament o del Govern. En tot cas ens va ajudar molt. Nosaltres no volíem ser equiparats a les regions espanyoles, catalanes i franceses. Nosaltres signàvem per ordre dels veguers. El Consell d'Europa va recomanar començar per Aquitània. La diferenciació d'Andorra va fer que nosaltres poguéssim ser allà.

Vull fer una precisió: hi ha voluntat andorrana d'obrir l'accés cap al Serrat, pel port del Rat. No es va voler parlar mai de túnel perquè es considerava un accés més modest. Els francesos podrien assumir una part de la despesa tota vegada que és un gran port cap a Vicdessos, on hi ha una carretera quasi inaccessible. El Consell de l'Arieja i el Consell Regional no en van voler saber res. Però nosaltres vam marcar la pauta, si bé no teníem diners. En realitat no va haver-hi voluntat per fer una tercera sortida, en aquest cas cap a França. Seria fantàstic tenir una altra via cap a Vicdessos i Pau, però crec que anirà molt relacionat amb la política i dependrà dels recursos per dur a terme aquesta obra.

M'he permès fer aquestes precisions per il·lustrar els fets i donar les gràcies a l'Eron per la seva intervenció i testimoni d'excepció. Tu ets gairebé sempre el ponent que toca quan es parla d'infraestructures viàries. Quan tu hi participaves, nosaltres amb tots els respectes anàvem darrere teu.

### **Albert Serratosa**

Segons la meua opinió, la creació de la Comunitat de Treball dels Pirineus va ser una enginyeria política molt fina. Tot era molt difícil, perquè les regions franceses són molt diferents

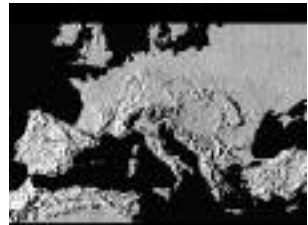
de les espanyoles. Perquè les franceses i les espanyoles no tenen res a veure amb un estat com Andorra. O dins de les espanyoles, no és el mateix Navarra i el País Basc que les altres. Per tant, jo crec que va ser un encert, un encert popular. Hi havia propostes però no s'acabava de fer ús d'aquestes relacions de vialitat universals. Un interès més directe per a nosaltres era poder-nos comunicar amb els Pirineus.

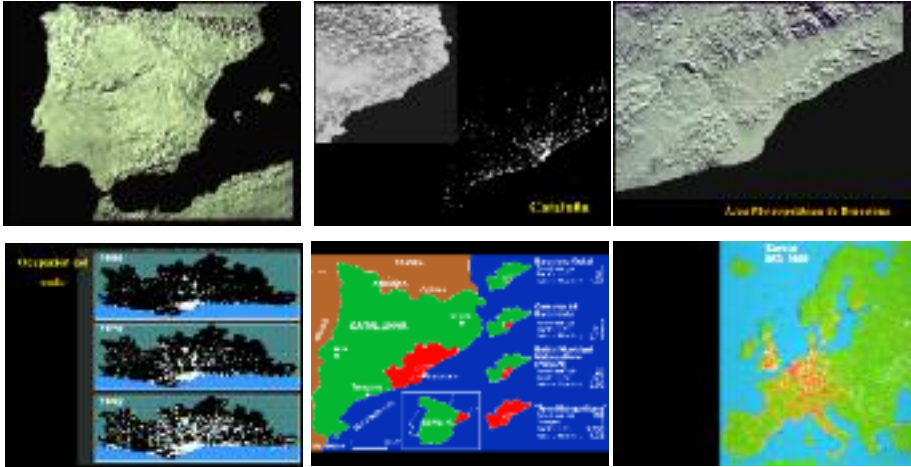
Es va dissenyar una xarxa pirinenca: dos eixos pirinencs (un al sud i un altre al nord) i dos eixos subpirinencs (també al sud i al nord), així com un seguit d'eixos perpendiculars a la carena des del Mediterrani al Cantàbric. Era una proposta de xarxa homogènia i rectangular per comunicar tots amb tots. Els últims anys Déu n'hi do el que s'ha avançat. Destaca el túnel de Somport, de 8 km. El gran salt el podria fer Andorra amb uns Jocs Olímpics d'Hivern.

Com a final d'aquesta conferència mostraré unes quantes diapositives per il·lustrar les idees exposades. Fa molts anys començo sempre les presentacions amb una fotografia nocturna del món vist des de satèl·lits. Amb facilitat es capten les parts ocupades per l'ésser humà, però també les grans zones desèrtiques o amb poca ocupació. Destaquen Alaska, Groenlàndia, l'Amazònia, la Patagònia, el Sàhara, Namíbia, Aràbia, part interior de la Xina, Sibèria i Oceania. Per contrast destaquen tres *galàxies urbanes*: EUA oriental, Europa central i el Japó, i les galàxies incipients: EUA occidental, l'Índia i la Xina litoral. Contemplar amb freqüència aquesta diapositiva permet disposar d'una referència fàcil de l'ocupació de la Terra.

Cerdà va intuir que dos invents farien canviar la distribució de la població humana: el vapor, com a nova font d'energia, i la comunicació a distància. L'aplicació del vapor a la indústria i al transport (ferrocarril i vaixell) farien canviar el món. La humanitat va passar del paleolític al neolític amb l'invent de l'agricultura i la ramaderia. Cerdà entén que un nou gran pas, la industrialització i la comunicació a distància (del telègraf al telèfon mòbil) ens faran entrar en una tercera era caracteritzada per la mobilitat i la comunicació de tots amb tots.

Un tercer fet permet comprendre la forma específica d'ocupació del sòl: l'orografia condiciona la distribució. Encara que avui la tècnica permet superar alguns condicionants mitjançant túnels i viaductes, el relleu continua sent decisiu. La diapositiva d'Europa a la nit permet captar els límits del nucli dur de la galàxia: Glasgow-Edimburg, la Gran Bretanya, el canal de la Mànega, el Benelux, Alemanya, Suïssa, Àustria, el nord d'Itàlia i pràcticament fins a Roma. El centralisme manté França en el perímetre de la galàxia i el Pirineu reforça el caràcter extern de la península Ibèrica. Els primers territoris ibèrics destinats a integrar-se de fet a la galàxia són Catalunya i Andorra. Per això és tan decisiu per a Andorra connectar amb la vialitat universal.





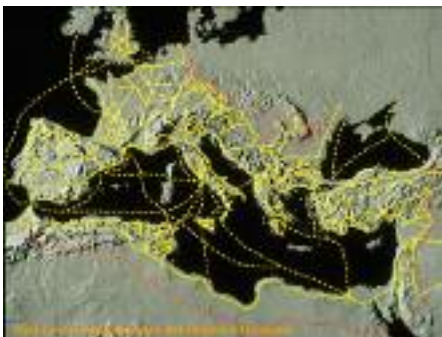
Afinant el zoom, arribem a Catalunya amb tres fets importats: el Pirineu, que poc a poc es va permeabilitzant, els grans nuclis urbans, com Barcelona i la seva àrea metropolitana; les lleres dels rius, els camins principals cap al Pirineu, que curiosament ha estat superat a base de túnels abans que els accessos des de la plana. Amb certa dosi d'optimisme (i de paciència) podem esperar que la permeabilització dels Pirineus és molt propera, com ho són l'eix transversal i l'eix mediterrani.

Els mapes de la IMD (intensitats mitjanes de trànsit viari) ens ensenyen que fins al 1959, l'any del 600 i del Pla d'Estabilització, comporta l'inici del domini del automòbil, després de més d'un segle de predomini del ferrocarril que avui demana una quota raonable del seu ús, especialment mitjançant el tren de gran velocitat. Pel que fa a Europa, és imprescindible observar el mapa de circulacions de trens que, si bé està desfasat, mostra que a la galàxia central el percentatge ferroviari del 27% no canvia el paper fonamental del trànsit viari. Tots dos són essencials per garantir una distribució raonable dels diferents mitjans de transport. Com exemple del que avui se'n diu sostenibilitat, l'Eixample Cerdà mostra, després de 150 anys, l'encert d'una malla homogènia i rectangular que permet distribuir el trànsit d'una manera uniforme amb densitats de 20.000 vehicles dia a cada carrer de 20 m d'amplada, completat pels trànsits a les *vies transcendents* que recullen els fluxos de sortida i entrada a la ciutat.

A partir de Barcelona comencen *les xarxes progressives*:

- a) la ciutat romana, amb els dos eixos bàsics, el Cardo i el Decumanos, que marcaran l'orientació de les successives xarxes;
- b) el Pla Cerdà de 1859, que de forma intencionada proposa la xarxa regular i homogènia a partir de les vies de Ciutat Vella;
- c) el Pla director de l'àrea metropolitana, si bé només és un avantpla, aporta el 1965 una expansió de la xarxa a una àrea de 164 municipis (7 comarques);
- d) el Pla general metropolità de 1976, que engloba 27 municipis, recull la xarxa Cerdà i fa







dues aportacions essencials: la proposta dels tres túnels de Collserola (tres noves entrades-sortides) i les rondes (del Mig, Litoral i de Dalt);  
 e) en una actuació (més proposta que pla) de l'any 1982, la Comunitat de Treball dels Pirineus aprova una nova xarxa que comença per Catalunya i acaba amb Europa;  
 f) un nou salt aporta el Pla territorial de Catalunya (1995), amb una nova xarxa que, com a mínim, recull i respecta les xarxes anteriors.

Per a Andorra aquesta proposta és cabdal, i és el túnel d'Envalira la primera i fonamental actuació duta a terme. Per a Europa té una importància simbòlica molt rellevant.

Al llarg de la història, al món només s'han portat a terme dues xarxes continentals:

- La xarxa de calçades romanes que s'estén per una part substancial d'Europa, d'Escòcia a Istanbul, i que engloba tot el Mediterrani nord i Portugal. La seva implantació va portar Roma al cim d'un imperi i la seva degradació ha comportat una pèrdua de cohesió encara no superada un mil·lenni després. La longitud total arriba a 39.000 km de calçades.

- L'altra xarxa continental, proposada i realitzada, és la xarxa d'autopistes d'Eisenhower, que a partir del anys 50 va permetre als Estats Units d'Amèrica arribar al cim com a gran potència.

Com a comentari final, una observació. La proposta de xarxa europea de 1982 ha estat objecte de moltes burles, malgrat que la proposta amb 41.000 km només suposa una extensió en 2.000 anys, de 2.000 km més. I que el 2009, a l'Europa Occidental ja se n'han construït més del 75 % del total.

Europa no podrà assolir una verdadera unió si no es decideix a donar cohesió a tot el territori. Moltes gràcies per la vostra atenció.