
PRESENTACIÓ

Tomàs Pou i Viver
*President de la Societat Catalana
d'Ordenació del Territori*

Agraïixo les paraules del Sr. Alcalde introduint aquest acte que avui fem aquí, a Vic, sobre l'Eix Transversal i l'Ordenació territorial. Com ell ha explicat, aquesta qüestió té implicacions de molts ordres en el desenvolupament de la col·lectivitat.

Aquest tema, del qual avui parlarem, sembla relativament senzill, però a Catalunya ha tingut un debat que s'ha perllongat durant molts anys. El tema sembla simple perquè és decidir per on ha de passar una carretera que comuniqui Catalunya de Llevant a Ponent, de l'Est a l'Oest, de Lleida fins a Figueres i òbviament travessant la depressió central. Es una qüestió que es debat fa molts anys. Hi han estudis que ho expliquen i jo només esquemàticament m'hi referiré.

S'inicia el primer disseny de l'Eix Transversal amb un Projecte de la Junta de Comerç de Catalunya de l'any 1816, però aquest Projecte no va arribar a ser realitat perquè el Ministre que llavors cuidava de les carreteres, el Secretari d'Estat Sr. Pizarro, va dir que hi havia coses més importants al país i que no es podien perdre diners amb això "de los caminos y otras zarandajas semejantes". Es manté el mateix Projecte a través d'una Comissió de la Junta de Carreteres de Catalunya, que hi va treballar als anys 1848 fins a 1868, però sembla que va incidir notòriament en la intenció de contenir qüestions de guerres carlistes. El ferrocarril va néixer al país i la Mancomunitat no va adoptar cap postura concreta. El Pla de Camins de la Generalitat del 1935, que era una xarxa que cobria tot Catalunya, va dibuixar dos itineraris per l'Eix Transversal, que tots dos es trobaven a Vic, per continuar després un cap a Olot i l'altre cap a Girona; i aquests itineraris sembla que inclús es van començar a construir, però la Guerra Civil del 1936-1939 en va paralitzar les obres. Durant el franquisme es va publicar un Pla Regional de Carreteres de Catalunya que sembla que va refondre aquells dos itineraris i, més o menys, va Servir per dissenyar l'actual Carretera comarcal 141; i també es van començar les obres, però tampoc es van acabar. Van venir els Planes de Desarrollo, un d'ells, el quart, en el seu Annex sobre Estructures i Serveis urbans, va tornar a

pronunciar-se per un disseny de l'Eix Transversal. Després les diputacions catalanes prenen la iniciativa i creen una Comissió mixta de les quatre diputacions i el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, la qual a l'any 1975 va presentar el voluminós Projecte, titulat "El Eje Transversal de Cataluña, tramo Lérida-Gerona", que tampoc es va mai executar. Van succeir debats i van intervenir-hi molts ajuntaments, essent especialment conflictiu la part de l'Eix de Vic, Olot i Figueres. I en aquells moments l'Ajuntament d'Olot va encarregar un estudi, que sembla que té un nivell científic notori i del qual espero que avui se'ns en parlarà, defensant l'opció que passa aprop d'Olot.

I aquí a Vic, l'11 de juny de 1976, es va celebrar un Acte del 8è Àmbit del Congrés de Cultura Catalana, l'Àmbit d'Ordenació del territori, que es va dedicar al tema de l'Eix Transversal i es va presentar aquell estudi que abans he indicat, que hauria encarregat l'Ajuntament d'Olot i també altres ponències. Paral·lelament en el país es van pronunciar ajuntaments i altres entitats. Però el debat, que semblava vigent i que en la premsa va tenir un ressò notori, va aviat esmoreir per l'anunci de la construcció d'un altre eix, "L'Eix Pirinenc". A l'any 1976 el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo va firmar amb les quatre diputacions catalanes un conveni per construir l'Eix Transversal, però l'Eix Transversal, com tots sabeu, avui encara no existeix. Però això ja és història recent.

En tot aquest llarg debat hi han hagut aportacions científiques importants: estudis de l'economista Sr. Josep M^a. Carreres, del geògraf Lluís Cassasas, de la Cambra de Comerç de Manresa, de l'Enginger de Camins Sr. Manuel Herce, de l'arquitecte Sr. Joan Antoni Solans. I un estudi molt recent del geògraf Jaume Font i Garulera, publicat a l'últim número de la revista "Treballs" de la Societat Catalana de Geografia, que és un altre filial — com nosaltres— de l'Institut d'Estudis Catalans, que tracta de les incidències històriques de l'Eix Transversal i el qual he seguit en aquesta breu exposició.

Per què avui estem a Vic per parlar novament de l'Eix Transversal? Per un fet molt simple, que crec que obliga a la meditació: l'Eix Transversal, tants anys parlat, tants anys debatut, tantes vegades dibuixat i tants anys reivindicat no s'ha fet. En canvi a Catalunya s'han fet autopistes de peatge, s'han fet autovies, s'han fet túnels, no fa gaire es va inaugurar l'autopista de Manresa-Terrassa i ara s'està fent l'autopista del Garraf. Per què passa això? Espero que avui se'ns aclareixi. Tothom suposo sap que el Consell Executiu de la Generalitat va aprovar, el 17 de juliol de 1989, encarregar un traçat definitiu per l'Eix Transversal i, segons s'ha divulgat, amb

inclinació per un dels traçats que eren conflictius. Espero que avui també se'ns expliquin els motius d'aquesta decisió.

La nostra Societat Catalana d'Ordenació del Territori, que és una de les filials de l'Institut d'Estudis Catalans i que va néixer agrupant la gent que havíem treballat en el 8è àmbit del Congrés de Cultura Catalana, ens convoca avui a tots nosaltres a parlar d'aquest tema. Es podria pensar que és tard per aquest debat, i certament nosaltres volíem haver-lo convocat abans de l'estiu i els d'Olot en són testimonis, però convoquem encara avui el debat perquè considerem que res és definitiu i que tot es pot modificar. I que, per tant, el debat és esclaridor. Considerem que és una qüestió molt important per Catalunya, tant pel fet de que durant tants anys se n'hagi parlat (un segle i mig) amb dibuixos concrets i amb dissenys concrets, com per les implicacions territorials d'aquesta via, com perquè és una ocasió perquè la Generalitat expliqui perquè s'ha pronunciat per un dels itineraris que estan entre les opcions en discussió.

Hem triat la ciutat de Vic per la seva notòria transcendència en la xarxa de ciutats catalanes; perquè sembla que l'Eix Transversal passarà per Vic, sigui quina sigui l'opció definitiva del seu disseny; i perquè hom a vegades és sentimental. En aquesta ciutat, en aquelles instal·lacions del Tennis, a l'any 1976, alguns ens en recordem, vam celebrar un acte del 8è Àmbit —com abans he indicat— del Congrés de Cultura Catalana sobre l'Eix Transversal i aquest 8è Àmbit va provocar després el naixement de la nostra Societat.

No em resta sinó, com a President de la Societat i en nom de la seva Junta, presentar els Ponents: El Sr. Manuel Herce Vallejo, Enginyer de Camins, Canals i Ports, ha sigut responsable durant molts anys d'infraestructures a la Corporació Metropolitana i ha publicat estudis sobre aquest tema; ens parlarà de "Estudis i Propostes sobre l'Eix Transversal" és a dir, de la situació actual d'aquesta temàtica. El Sr. Ramon Fortet i Bru és arquitecte i va ser-ho de l'Ajuntament d'Olot durant el temps d'aquell debat, del qual abans he parlat; parlarà del tema «Olot davant l'Eix Transversal» El Sr. Miguel Domingo Clota, és arquitecte i Professor d'Urbanisme de l'Escola Superior d'Arquitectura de Barcelona i va ser durant molts anys Cap de Serveis de Documentació de la Direcció General d'Urbanisme del Departament de Política Territorial; ens parlarà del tema, més global, de "l'Eix Transversal i el Territori". Finalment, a la tarda el Sr. Jaume Amat i Curtó, que molts de vostès coneixen sobradament, que és Director General de Carreteres del Departament de Política Territorial i Obres Públiques i que va ser durant molts anys responsable de les carreteres a la

Diputació de Barcelona, ens parlarà de la justificació o els motius de l'alternativa entre Vic i Girona, que sembla que és la base de l'acord que ha pres el Consell Executiu.

Res més, sinó passar la paraula directament al Sr. Ramon Fortet i Bru, arquitecte.