
EIX TRANSVERSAL I TERRITORI

Miquel Domingo i Clota
Arquitecte

Bé, bon dia a tothom. Jo voldria dur el tema a un nivell més global, voldria remarcar la influència urbanitzadora de les infraestructures en el territori, tot assenyalant com en la planificació, aquest aspecte, sovint, queda en segon terme, quan no s'oblida. A mi em sembla que tots els plans de carreteres i ferrocarrils que s'han fet i que es fan i segurament que es faran, parteixen sempre de l'òptica de maximalitzar la inversió. Maximalitzar-la en el sentit que pugui canalitzar el major nombre possible de vehicles, que pugui comunicar el màxim possible de ciutats amb el màxim d'habitants possibles; és a dir que cada pesseta que s'inverteix en aquesta infraestructura rendeixi el màxim guany, ja sigui en forma de beneficis si es tracta d'una empresa privada o reverteixi quantitativament de la manera més àmplia en la societat si es tracta d'una promoció pública. Crec que aquesta metodologia que pot ser vàlida per determinades infraestructures no ho és per a totes. Penso que cal considerar el fet que en cada moment històric les infraestructures de Catalunya han anat jugant diferents papers.

Si revisem com es va construir la xarxa ferroviària a mitjans del S. XIX comprovarem que mai al llarg de la seva història, l'explotació va ser rendible per cap de les Companyies que la van construir i/o explotar. Tot i així es va fer la xarxa, en tots els casos perquè s'intuïa el negoci en la mateixa construcció (com després tornaria a passar amb les autopistes), i a més en cada cas particular obeint a requeriments específics del lloc. Citaré dos exemples a tall d'explicació. Per donar sortida al carbó de les mines d'Ogassa es va construir un carrilet fins a Ripoll i el tren de Ripoll a Barcelona. Un cop a Barcelona el carbó a través del seu port, es podria exportar o utilitzar-lo en les primeres indústries que s'estaven establint en la ciutat o en la Catalunya costanera. En aquells moments es veia la innovació tecnològica que representava el ferrocarril, com a font de grans beneficis per tota la comarca. El que importava era construir el ferrocarril, passés per on passés. Es pensava en maximalitzar el guany sense determinar la idoneïtat d'una o altra zona.

La mateixa perspectiva quantitativa va impulsar la construcció de l'Eix Pirinenc que es justificava pels beneficis que havia de reportar a la regió. Només va arribar fins a la Pobla de Segur perquè coincidí amb la davallada dels ferrocarrils i aleshores començaren a sorgir problemes, sobretot de manteniment, etc. El ferrocarril sempre havia estat mirat com a un benefici, quan aquest falla, l'altre s'atura. No va importar que així, la comunicació quedés estroncada i el projectat desenvolupament paralitzat.

Vull dir amb això que el tema de l'Eix Transversal exigeix anar més enllà de la discussió de si ha de passar per Olot o ha de passar més cap al Sud (després ja diré la meua opinió), perquè és tracta de la típica infraestructura que no pot limitar-se a buscar el màxim benefici sinó que cal que es projecti amb una ambició més gran, des d'una perspectiva més territorial.

Tornant a l'exemple dels trens, citaré un cas molt concret: quan es va construir la línia de Barcelona a Lleida havia de atravesar tres pobles molt propers, Golmés, Mollerussa i Fondarella. En aquells moments el més petit de tots era Mollerussa. Els més grans no van voler l'estació, van dir: no, no, això del tren, ui, una cosa que anirà per una via, una cosa esgarrifosa, no, no la volem. I als de Mollerussa, com eren els desgraciats, els hi van posar l'estació sense que aparentment en traguessin cap benefici. I aquí voldria destacar un altre aspecte de la qüestió que cal tenir present: mai s'ha de buscar la rendibilitat immediata de les infraestructures (a vegades poden passar molts anys fins que apareixi aquesta rendibilitat, generalment unida a d'altres processos). Així va ser en el cas que comento de Mollerussa. Quan es va acabar el Canal d'Urgell, la Societat del Canal cobrava l'aigua amb una octava part de les collites (o tal vegada una novena) i és clar, havia de mercadejar amb aquest productes. Al plantejar-se la ubicació de la seva oficina Central va elegir Mollerussa perquè tenia estació, la qual cosa li permetia exportar i comercialitzar els productes agrícoles. Passats els anys, aquest fet ha generat que el poble més petit s'hagi transformat en una activa ciutat mentre els altres romanen petits pobles. M'he estès en aquesta història exemplar perquè crec que, ho torno a repetir, l'Eix Transversal hem de mirar-lo amb una visió diferent, superant els dos punts que he assenyalat: no al màxim benefici, no a la rendibilitat immediata.

El Sr. Fortet, ens ha explicat molt bé quina és l'estructura geogràfica de Catalunya. No tornaré a insistir-hi. Però jo només vull afegir-hi una cosa, assenyalar el que no està bé d'aquesta estructura geogràfica per una correcta ordenació territorial: la serralada transversal. És la que ho com-

plica tot. Si aquesta serralada no existís Catalunya s'hagués urbanitzat d'una altra forma molt diferent, perquè hi haurien molt eixos alternatius de penetració i seria molt més fàcil a partir d'aquests eixos derivar-ne altres més petits que haguessin seguit les Valls del Ter, les del Llobregat o dels Nogueres. L'existència de la serralada transversal, al no haver permès unes comunicacions fàcils, ha creat unes ombres d'urbanització, entesa com a colonització del territori.

Comunicació-urbanització relació inseparable que cal analitzar, prevenir, determinar, abans de qualsevol intervenció sobre el territori. Per tant la planificació de noves infraestructures no pot limitar-se a la funció de comunicar, ha de contemplar una altra funció fonamental que és la d'urbanitzar.

Sabem prou bé com es van fer les carreteres del primer Pla Nacional. Com en l'època de Carles III es van emprendre les primeres obres civils importants, de caràcter puntual, com la construcció del pont de Molins de Rei. Com durant el regnat d'Isabel II, es van adreçar les carreteres. I com aquestes obres mantingueren la seva funció colonitzadora, teoritzada el S. XIX, perquè al cap i a la fi eren com un carrer més sobre el territori al qual s'hi podia accedir en i des de qualsevol punt.

Avui no podem pensar en fer una carretera com la d'aleshores que permeti l'entrada en cada moment. Ara les tecnologies per aconseguir una circulació amb el màxim de seguretat i rapidesa no ho permeten, però no s'hauria de renunciar a la idea d'una carretera que veritablement doni accessibilitat. És a dir no a indeterminables punts al llarg de tot el territori sinó a uns punts determinats, seleccionats, del territori, buscant un efecte induït vertebrador a partir d'aquests punts que faciliti el desenvolupament industrial, econòmic i social de les terres del seu recorregut.

Hi ha un altre tema que em preocupa perquè tinc la sensació que mentre tots tenim i expressem la voluntat de "reequilibrar Catalunya" s'està fent el contrari. És un tema que em plantejo fa dies a partir de comparar certes actuacions. Es construeix un túnel, un túnel importantíssim per connectar amb la Cerdanya i amb França. Actualment el túnel funciona bàsicament per satisfer unes necessitats de lleure, de cap de setmana i en aquests moments és deficitari i penso que ho serà durant molts anys (com també suposo que algú dia aquest Eix arribarà a ser rendible). Entretant la Generalitat ha tingut que afegir-hi 500 milions.

I això ho sabíem tots abans de la inauguració, però es justificava per-

què era imprescindible per connectar amb la Cerdanya. Quants habitants té la Cerdanya? En canvi, si veritablement es vol influir territorialment per què mai s'ha pres la decisió de perforar la serralada transversal amb un túnel? més amunt o més avall, això s'hauria de discutir, malgrat jo pensi que com més amunt millor.

Aleshores senyors jo no entenc on és la voluntat d'equilibrar el territori, perquè si realment aquesta voluntat existís, el primer que es plantejaria és modificar aquesta ombra, aquesta barrera creada per l'estructura física de Catalunya i en canvi quan arriba el moment de plantejar l'Eix es traça per baix.

Ara bé, a l'igual que en el cas de la Cerdanya no crec vàlid dir túnel de Cadí sí, Tosses no, sinó que jo diria els dos, tampoc diré l'Eix Transversal per Olot o per..., també diré els dos.

I quan dic això també vull dir que han de marcar-se unes prioritats.

Em sembla absurd pensar que aquest Eix es tracti com una totalitat unitària i homogènia, que comenci en un punt A per arribar a B. Ara s'imposa una estratègia regional-territorial que ha de recolçar-se en un estudi molt clar de quins són els trams a construir, quan i en quin ordre es comencen i quines característiques es donen a cada un dels trams; jo no entenc, no entenc i ho dic molt clarament, que el tros de l'Eix des de Lleida fins a Cervera hagi de ser igual que des de Manresa a Vic i de Vic a Olot i de Vic a Girona.

M'explicaré concretant en una zona que conec prou bé. Penso en el segment Cervera a Lleida on hi ha una xarxa viària molt consolidada i sobresaturada. Quan la Nacional II quedi doblada per l'Eix projectat més al nord, aquesta carretera perderà el seu paper de carretera nacional i es reforçarà la funció que actualment ja fa de carrer territorial, com un carrer que uneix un seguit de ciutats que comença a Cervera i es perllonga per Tàrraga, Mollerussa, Fondarella, Bellpuig, fins a Lleida. Aquest tram el que necessita és una via ràpida i l'Eix ha de ser indiscutiblement una autopista, una veritable autopista. En canvi, en zones on no existeix una trama viària o si existeix és deficitària, la nova via hauria d'adoptar les solucions apropiades als requeriments específics de la zona.

Des de la nostra disciplina d'urbanistes o dels arquitectes que ens hem dedicat a aquests temes, sobretot els que ensenyem a l'Escola d'Arquitectura, quan expliquem als alumnes allò que és la ciutat, la seva complexi-

tat i allò que és el territori, sempre ens trobem amb els mateixos mètodes, mètodes que va fer servir el Sr. Joan Antoni Solans quan va fer aquest estudi de Vic, un estudi veritablement elogiable per la seva estructura científica i la metodologia seguida, però que se centra, retornant allò que deia al principi, en la rendibilitat. A partir d'aquesta perspectiva es fa una simulació de models de trànsit i llavors es diu: per la carretera A passaran 30 mil vehicles més a l'any que per la carretera B situada més avall. I a partir d'aquests paràmetres s'han fet la majoria de plans de carreteres. Aquesta metodologia, torno a insistir, no sembla vàlida per totes les infraestructures viàries. Penso que hauria de primar la recerca d'un traçat ben col·locat sobre el territori, un traçat que produís uns efectes induïts positius, un traçat en resum que fos un carrer més entre les diferents ciutats.

Catalunya sempre ha gaudit de la idea de la comarca, de la idea d'una certa estructura territorial en que es dona una capitalitat i després hi ha una sèrie de municipis més petits que depenen d'aquesta capital i finalment és la juxtaposició d'aquestes comarques la que configura tota la realitat urbana de Catalunya. Em sembla que ha arribat l'hora de trencar una mica aquesta concepció, l'hauríem de superar i anar a una visió més àmplia, a una visió que no es limités a l'estructura comarcal, sinó que transcendís cap a quelcom més gran, cap a una estructura regional.

Penso en els efectes de l'arranjament de la carretera de Puigcerdà a La Seu. Dues ciutats d'un volum de població més o menys semblants, dues ciutats frontereres, una amb França, l'altra amb Andorra, dues ciutats que han estat molts anys d'esquena per les dificultats de comunicació. Per anar de La Seu a Puigcerdà, es tardava gairebé una hora; quan s'acabi totalment la remodelació d'aquest eix la comunicació quedarà reduïda a uns 25 minuts, temps inferior al que molts barcelonins necessiten per anar de casa a la feina.

Vull dir amb això que només aquest fet generarà unes noves expectatives, una complementaritat entre les dues ciutats que farà que La Seu essent una ciutat d'11.000 habitants, com és ara, tingui la possibilitat d'utilitzar, per exemple, un conjunt d'equipaments que correspondrien a una ciutat molt més gran i el mateix li passarà a Puigcerdà.

I crec que aquest procés seria bo per a la resta de Catalunya i crec que és l'únic camí a seguir per reequilibrar veritablement el territori. Seguint aquestes pautes penso que per aconseguir aquest reequilibrament (de la voluntat de dur-lo a terme, segueixo insistint, jo en dubto, perquè no s'hi

fa res, més aviat sembla el contrari), s'hauria de sospesar molt quines són les ciutats que s'uneixen, quines les que es comuniquen. Al meu parer seria bàsica la unió de Figueres, Olot, Vic, Manresa, Cervera i Lleida. I encara n'afegiria una altra Cervera-Balaguer, perquè em sembla que aquesta és l'alternativa territorial vertebradora, amb potencial per reestructurar tot reequilibrant el territori. Mentre que les demés no són tant primordials, sense negar-les-hi la necessitat de connexions secundàries. És a dir, excloquem d'una vegada la idea d'un o cap, aspirem a poder disposar el dia de demà del màxim de comunicacions entre les diferents capitalitats catalanes, però sense oblidar unes prioritats.

Be, amb això acabo i després en tot cas en el col·loqui ja continuarem.

Aclariments en ocasió del debat

Bé, jo estic totalment d'acord amb el que acaba de dir vosté (el Sr. Amat) que es necessària una reflexió sobre precisament què entenem per potenciar la resta del territori. Jo estic d'acord amb que el territori es potenciï en la seva totalitat, és a dir que deixi de ser un tros rural per esdevenir ciutat amb les avantatges d'una ciutat, de la ciutat de Barcelona si la posem per model. Però mentre per qualsevol insignificant gestió s'hagi d'anar a Barcelona, no haurem reequilibrat el territori. I amb això hi estarem segurament tots d'acord. Ara bé aquesta qüestió planteja una problemàtica més difícil, que no és ja el tema d'avui i sobre la qual, especialment els polítics més que els tècnics, haurien de reflexionar-hi molt. I és que a Catalunya, amb 6 milions d'habitants, tenim a prop de 1.000 municipis i així no hi ha manera de gestionar serveis. Quan es tracta de començar a fer agrupacions, ja hi som; quan es tracta de col·locar una presó, ja hi som; quan es tracta de situar un abocador, ja hi som; el dolent no ho vol ningú; però si es tracta d'instal·lar una cosa bona, baralles i travetes per aconseguir-la perquè tothom la vol. Una altra manifestació d'aquesta competitivitat per una banda i de l'altra de l'excés numèric, va aparèixer en arribar l'hora de regular les comarques. Tothom volia ser capital de comarca. Si abans en teníem 38, ara són 41. Tres comarques més, entre elles Mollerussa que compensava així antics greuges. Si remarco aquest fet, és perquè des d'un punt de vista gairebé anecdòtic, expressen postures antagòniques a la idea de potenciar el territori. Per fer planificació com menys unitats tinguis i més ben posades estiguin millor. Si tens moltes unitats malament. I a mi em sembla que aquesta situació exigeix una reflexió profunda i llarga en el nostre país, perquè països similars al nostre com per exemple Dinamarca, tenen entre 100 i 150 municipis; no en tenen més i aleshores si que és possible fer una planificació, aconseguir que aquest grau òptim d'urbanització i si voleu d'urbanitat que desitjaríem, s'estengui pel territori, perquè permet articular d'una altra forma. Ara, torno a repetir, amb a la vora de 1.000 municipis, jo ho veig administrativament molt difícil.

Bé, t'agraïexo, Sr. Amat, que hagi aclarit la teva intervenció, que m'havia deixat molt preocupat. Veritablement entenia encara menys que s'hagués fet un Pla de Carreteres perquè si l'única possibilitat amb els diners que hi han, era anar tapant forats, aleshores jo em plantejava, per què el Pla de Carreteres? Aquest és un primer punt i dius que no és així, me n'alegro moltíssim.

Jo estic bastant d'acord amb el que ha dit el Sr. Herce i a mi em sembla que hi ha una cosa fonamental i es que no podem deixar de fer l'Eix Transversal amb l'excusa de donat que aquest Eix ha de ser una autopista de 8 carrils per banda, no hi han els diners necessaris per construir-la. Aquí cal començar a plantejar seriosament dues propostes. Primera: fem un projecte més modest, si de moment només podem fer una carretera tipus redia, doncs comencem per aquí amb previsions pel dia de demà poder ampliar quan el trànsit ho exigeixi. (A mi em fa l'efecte que sovint les propostes maximalistes que pretenen ser les millors no són les més adients per començar a caminar tot construint territori).

Segona proposta: Si actualment les previsions econòmiques només permeten iniciar alguns trams d'aquest Eix Transversal, amb unes característiques ni menys ni més que les d'una carretera estàndard, doncs que es comenci per aquí, que es faci un traçat ben fet i que es reservin les zones per poder ampliar el dia de demà. I això si són veritablement visions de futur. Però proposar-se de sortida fer la totalitat de la intervenció de manera igualitària, construir tot l'Eix Transversal de punta a punta, és una equivocació, tardaria molts anys a iniciar-se i més a quedar totalment construït. Per tant comencem per fer trams amb característiques diferents segons les necessitats actuals amb possibilitat de modificar-los quan calgui segons augmentin les necessitats, em sembla que aquesta és la manera de fer-lo i per això calen estudis específics.

Bé, jo després de la teva intervenció m'he quedat una mica parat perquè aquest matí més o menys, tots els qui hem intervingut hem parlat de l'existència d'una certa esperança, certa esperança popular i una certa esperança cultural— jo també diria— a Catalunya, per aquest Eix. Aquest Eix tan esperat, tan buscat, tan demanat des de fa tants anys i que es pensava que generaria uns certs canvis en l'accessibilitat del territori, que seria una possible alternativa a la trama que està ja més o menys configurada ara i que representaria en el futur un procés urbanitzador reconvertint zones que estan aïllades a l'augmentar la seva accessibilitat obrint-lis la possibilitat de desenvolupar d'altres activitats, sobretot activitats molt més lligades al món urbà.

Al llarg de les diverses intervencions, aquest Eix a mi se m'ha anat desfent, començant aquest matí fins arribar ara; se m'ha anat desfent i al final ha quedat convertit en 8 fragments que són aquests primers, doncs mira, benvinguts siguin perquè almenys hi haurà alguna cosa, però és clar, he trobat a faltar una visió, podríem dir, globalitzadora i uns estudis — bastants— que s'haurien d'haver fet abans de decidir si passa per una banda o passa per una altra.

Els criteris que has exposat, limitats a l'impacte ecològic, els considero molt vàlids, però no suficients. En cap moment heu parlat d'aspectes més socio-econòmics-territorials, de quin seria l'impacte ambiental global, quines possibilitats tindrien les zones del territori per un possible desenvolupament industrial, segons passés per un lloc o altre. D'això no se n'ha parlat. I a mi em sembla que aquest tema era una mica allò que aquest matí el Sr. Herce estava reivindicant (i que reivindicava jo també) que no totes les infraestructures tenen el mateix paper sobre el territori i que algunes poden variar-lo segons el moment històric, per tant no podem tallar-les totes pel mateix patró, la qual cosa exigeix buscar tipus d'enfocs diferents basats en estudis rigorosos.

Un altre aspecte que trobo —jo diria— xocant del Pla de Carreteres, és que tot estigui molt clar i delimitat menys aquest sector que es projecta a punts. Es una cosa que no entenc, malgrat que tu ho has explicat molt bé, has dit que hi havia dubtes. Si en el moment de projectar es veia tan complexe que vareu posar-hi punts, com és que ara la solució és tan senzilla que es resol en base a 4 o 5 consideracions de caire ecològic i s'opta per 8 trams que seran de 10, de 7 o de 8 quilòmetres. Sembla que per aquesta solució no calia haver esperat 5 anys buscant alternatives, que els punts que has dit quedaven molt clars al moment de fer el Pla i no era necessari deixar passar tant de temps.

Fins aquí el primer punt de la meva intervenció, que voldria resumir deixant molt clar la meva preocupació perquè veritablement això no és l'Eix, això és pura i simplement dos trossos de carretera que en el dia de demà connectaran amb Lleida i connectaran amb Girona, però de moment només es tracta d'acabar un tros de la xarxa del Pla de Carreteres i prou. No la visió, la il·lusió que hi havia, que existeix fa molts anys, que veritablement es faria una intervenció que representaria pel territori coses importants.

Respecte al que diu el Sr. Alcalde de Ripoll, estic totalment d'acord amb això dels tècnics: jo voldria ara parlar, més que a nivell personal, com a professor titular de la Universitat Politècnica, professor del Departament d'Urbanisme de l'Escola d'Arquitectura i haig de confessar que em quedo parat quan en cap dels projectes de l'Eix o similars intervencions sobre el territori, mai, mai, se'ns ha demanat la nostra opinió; aleshores, bé, per què serveix la formació de la Universitat de la nostra Universitat, i més últimament que es parla tant de la investigació, de que es fomentarà la participació de la Universitat en la societat a fi que no quedi aïllada, que entri a formar part del món real, que col·labori amb coses concretes? Doncs

resulta que mai se'ns ha demanat ni un sol informe de res, i és curiós que ni pel Pla de Carreteres. I no dubto en absolut de la capacitat tècnica dels seus redactors, donat que tots aquests tècnics han sortit precisament d'aquesta Universitat, però si s'està dient que els informes han de ser neutrals quins poden ser més neutrals que els elaborats des de la Universitat? Perquè si van a un consulting privat ja m'explicaran i si és la mateixa administració implicada, sigui la Generalitat, la Diputació o l'Ajuntament, la que fa els seus informes... ja sabem tots que els informes es poden donar del dret i del revés. Aleshores la Universitat què ve a representar si no se lo vol donar aquest paper d'àrbitre, si mai se li deixa dir res?.

Per exemple quan el Congrés de Cultura Catalana, en l'àmbit 8è que era precisament d'Ordenació del Territori, un dels temes que es va tractar més i que es va discutir en vàries jornades, va ser precisament la divisió territorial de Catalunya i quan ha arribat l'hora de fer la divisió territorial de Catalunya no s'ha demanat ni una sola de les carpetes que té la Societat sobre el tema (5 carpetes em sembla que té, i no carpetes, sinó caixes). No se'ns ha fet ni una sola consulta sobre el tema. Aleshores estic d'acord amb el Sr. Alcalde de Ripoll que els informes es demanen quan interessen i quan no interessen no es demanen. Ara informes seriosos a un bon biòleg com opina vosté, o al Departament de Biologia, de la Central o l'Autònoma, la que sigui, no s'ha demanat res, la qual cosa vol dir, torno a repetir allò que he dit aquest matí que no crec que hi hagi darrera una política clara de reequilibri territorial, jo crec que hi ha una política d'anar fent coses, que a vegades aquestes coses s'encerten més o s'encerten menys, però no hi ha una política general perquè com tu has dit molt bé i és un dels temes que em preocupen més, és aquesta idea que per fer bé les coses hem de tenir el Pla General de Catalunya. I què passa amb el Pla General de Catalunya? Ho sabem tots.

El Pla General de Catalunya en aquests moments s'està fent per una banda en una oficina. En una altra s'està fent el de la Regió. I en aquests moments coneixem, perquè ha estat exposat públicament, que hi han situacions contradictòries entre les propostes de les dues oficines: una vol potenciar al màxim el Port de Barcelona, l'altra diu que no, que és millor potenciar els altres ports de la resta de Catalunya. Aleshores a mi em sembla que ens hauríem de sentir tots una mica i ens hauríem de plantejar veritablement amb quin fi anem i on anem, perquè si es donen aquestes contradiccions en projectes tan abstractes com són aquests Plans Generals, aleshores serà impossible que anys a venir es pugui disposar no ja d'un Pla acabat, recosit i superestructurat, sinó ni tant sols d'unes directrius lò-

giques, unes direccions que mai plantegin prioritats i determinin molt clarament allò que s'ha de fer primer i allò que s'ha de fer segon. Però és clar si esperem perquè això mal i arribarà, perquè és molt difícil, perquè s'ha de tenir molta informació, perquè fem una pila d'estudis i mentres tant resulta que es van fent realitzacions parcials, jo veritablement crec que la voluntat de reequilibrar el territori no hi és.