
ESTUDIS I PROPOSTES SOBRE L'EIX TRANSVERSAL

Manuel Herce Vallejo
Enginger de Camins, canals i ports

Preámbulo

En el tema del Eje transversal se plantean oportunidades de discusión todavía; es un tema que ha quedado desde hace aproximadamente 8 ó 9 años casi parado, como si la opinión pública no le interesara; incluso en el propio Plan Nacional de Carreteras de la Generalitat, de hace 6 años, no se provocaron grandes discusiones sobre la propuesta del Eix, yo creo que también un poco por desconocimiento del tema. Al salir la propuesta, de la propia Conselleria de Política Territorial, con una decisión de trazado tomada ya o pretomada, es cuando el tema ha comenzado a despertar. Pero es un tema que se arrastra desde 1840; quizá Miguel Domingo les ha hablado de ello; pero lo que es cierto es que la Red de carreteras de Catalunya, como todos saben, es una red formada sobre los caminos reales de Madrid, Valencia y Francia; en el interior de Catalunya, en lo que afecta a la provincia de Lérida, al coincidir con el camino real de Madrid, no quedó históricamente desligada de la conformación de la red; y sin embargo gran parte de Cataluña, sobre todo el interior que afecta a la Cuenta del Ter, en general, y a las comarcas de Gerona, ha quedado marginado en la formación de la red de carreteras. Ya en 1840 con la Junta de Carreteras; en las propuestas del plan de Obras de la Mancomunitat de Catalunya; en el Plan de Carreteras de la Generalitat de la República, e incluso en el III Plan de Desarrollo Económico y Social de la época franquista; siempre aparece la propuesta de eje transversal como, quizá, la única carretera de trazado nuevo, de trazado que no refuerza ejes, que no vuelve a coincidir con el eje Llobregat, o de la Costa, o de Madrid; bueno, que es nueva. Y en este aspecto yo creo que todavía sigue teniendo este carácter. Los que hacemos carreteras, y los que las gestionan como el Sr. Director General, saben que normalmente se está agobiado por los problemas de congestión diaria, proponen hacer la inversión en la resolución de temas de mejoras de carreteras que están colmatadas y que hay que ensanchar, ampliar, derivar, etc., porque son problemas del día a día; y sin embargo, muy pocas veces se plantea un país la posibilidad de discutir un nuevo eje, un eje absolutamente de trazado nuevo y que por tanto implica una inciden-

cia sobre el territorio, buena o mala, pero una incidencia de transformación importante.

El estudio del eje de Olot

El Eje Transversal tiene estas características, y de hecho cuando uno observa el Plan de Carreteras de la Generalitat (que es muy ambicioso y lleva propuestas hasta mucho más allá de lo que su capacidad inversora pueda dar de sí en muchísimos años) observa que casi todos son desdoblamientos de trazados que ya están más o menos congestionados y a los que se dan alternativas con nuevas autovías, nuevas autopistas, nuevas carreteras o pequeños tramos de conexión. Pero el único elemento nuevo, de trazado nuevo, por territorio —diríamos— libre de carreteras, es el Eje Transversal, precisamente en las comarcas de Gerona; es decir entre Cervera o Tárrega y la Costa Brava, no sé si Gerona o Figueras, de eso hablaremos ahora.

Y el tema es muy importante. En el año 1974 como ha señalado el Alcalde de Sant Hipòlit, y supongo que alguien más de la mesa, a petición de las Diputaciones provinciales se creó una Comisión Mixta que encargó al MOPU una serie de estudios de trazado, que concluyeron con propuestas alternativas que primero eran sólo dos, por el Norte o por el Sur de Vic; y que a instancias de una interpelación del Ayuntamiento de Olot, se añadió una tercera propuesta por Olot; que yo creo que como ha señalado un compañero de mesa, era arriesgada en su trazado, hecha yo no voy a decir con «mala fe», pero sí con «mala pata», sin cuidado en su trazado. Yo no me voy a decantar por ninguna postura, pero lo que sí es cierto es que el Ayuntamiento de Olot presentó en aquel momento uno de los poquísimos estudios serios que se ha efectuado sobre el tema; yo lo tengo que decir desde la más pura neutralidad, como ingeniero. No se limitaba al mero estudio de si el trazado es más corto o más largo, si cuesta más o menos o si las rampas son con más pendientes o menos pendientes. Sino que, por vez primera, ponía el acento sobre lo que llamamos, en términos de métodos, un estudio de potencial; es decir, que contemplaba todos los municipios, todas las comarcas del interior de Gerona, y estimaba en qué medida salían beneficiados o no en cuanto a tiempos y distancias; y combinar esto, la mejora del tiempo, con la renta y la población, es decir aquellos indicadores del crecimiento económico, y ver a qué zonas favorecía y a qué zonas desfavorecía. Y en conjunto —que es lo importante— demostraba que el Eje por Olot (no me refiero a su trazado exacto) favorecía en mayor medida a la totalidad del territorio al que afectaba (evidentemente algún

municipio quedaría menos beneficiado); pero en su conjunto, económicamente, restablecía un equilibrio de potencial de crecimiento en el territorio del interior de la provincia de Gerona.

A partir de la propuesta del Ayuntamiento de Olot, el MOPU Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo redactó una nueva propuesta de trazado para compararla y se desató una cadena de acontecimientos, yo diría lógicos pero tristes cuando hay debate, que es que cada ayuntamiento comenzó a reivindicar, a estirar el Eje como si fuera un cordel y al final era tal el trazado sinuoso que se acaba proponiendo, que incluso llegó a haber una propuesta de los Ayuntamientos de Solsona, Berga y de Ripoll en la que proponían la transformación del Eje Transversal prácticamente en un Eje Pirenaico, mucho más arriba que el trazado uniendo la Nacional II con la C-141 en Gerona.

El estudio del reconocimiento territorial de Catalunya

En el año, 80 ó 82 el primer gobierno de la Generalitat aprovechó un encargo del MOPU para redactar el llamado «Reconocimiento territorial de Catalunya», este estudio (en el que yo trabajé, y del que tengo los datos, con los que no pienso aburrirles ni cansarles, pero que están a disposición de ustedes) se planteó por vez primera un estudio de la totalidad de la red de Catalunya, desde el punto de vista del potencial de servicio económico que da el territorio. Se estudiaron especialmente los proyectos del Eje Transversal, del Eje del Llobregat, de la reforma del Eje del Congost (que entonces estaba sin hacer, que luego ha hecho la Generalitat), del Eje Pirenaico, del Eje del Ebro, es decir las 6 ó 8 grandes alternativas pendientes de realizar en Cataluña, con sus distintos trazados, y se evaluaron sus impactos con este tipo de métodos, es decir, en qué medida mejoraban la conectividad de la totalidad de la red de Catalunya. Se introdujeron, hay que hacerlo por ordenador obviamente, todos los municipios de Catalunya y con una serie de indicadores de distancia, tiempo, etc, etc, se comprobó, no el tomar opciones sobre uno u otro, sino cuales eran más importantes que otros para el reequilibrio de la población y rentas; para evitar el desplazamiento progresivo (bueno para amortiguar) el desplazamiento progresivo de la población y la riqueza hacia la costa.

Yo les tengo que decir que algunos datos son sorprendentes, porque tienen un valor algo más que anecdótico. El centro geográfico de Catalunya, el centro geográfico tomado prácticamente a vuelo de pájaro —desde todos los puntos— coincide con lo que ha apuntado el Sr. Amat, es decir apro-

ximadamente al Sur de Manresa, por Calaf o Aguilar de Boixadors, depende de como se midieran, ese sería el centro geográfico. Pero el centro real de Catalunya, es decir midiendo las distancias y tiempos que se provocan por carreteras para conectar todos los puntos y ponderando todo por el volumen de viajes, pues el centro real de Catalunya está en el Vendrell; éste es el centro real de Catalunya en estos momentos, en el Vendrell, en el límite de la provincia de Tarragona y Barcelona, obviamente muchos más quilómetros al sur y hacia la costa de lo que geográficamente correspondería.

Incluso el plan de Carreteras de la Generalitat del año 1984 volvió a efectuar un tipo de análisis de este estilo, un poco, como un añadido del trabajo, porque en realidad lo que motivaba a las propuestas era un estudio de demanda de tráfico de tipo convencional. El estudio geográfico de la red concluía que prácticamente con la realización de las alternativas viarias nuevas fijadas en el Plan, el punto de máxima centralidad se podía desplazar hacia Sant Cugat del Vallés, un poco más arriba, pero no mucho más hacia el interior.

En el estudio del Reconeixement Territorial de Catalunya, al que he hecho referencia, estudiamos en aquel momento los impactos del Eje Transversal y algunos datos pues sí se pueden apuntar. Primeramente se descubrió que el Eje Transversal tenía un cierto impacto sobre la totalidad de la forma de la red de Catalunya y por lo tanto sobre el potencial de crecimiento de todas sus zonas, pero diríamos no era el que producía impactos más importantes; el impacto más importante sobre toda la red era el Eje del Llobregat, aunque pueda parecer anecdótico o raro por su forma diríamos Norte-Sur y no Transversal. A pesar de ello, también se estudió cada uno de los ejes posibles, y resultaba que, sorprendentemente, hay zonas del interior y norte de Catalunya para las que el trazado que tenga el Eje Transversal es bastante indiferente; y esto es un tema que yo querría remarcar porque ha salido un poco en el debate que he estado escuchando. Es decir, para todo lo que constituye el Corredor de la Costa Brava, de La Selva hasta el Ampurdán, de Girona a Figueras es bastante irrelevante, desde el punto de vista de sus distancias al resto de pueblos y de poblaciones de Catalunya, si la propuesta de trazado fuera por Vic o por Olot; y ni una ni otra afectan en gran medida a Figueras o a Girona, lo cual creo que es importante y explica bastante la no presencia en el debate de estas poblaciones.

Por el otro lado, igualmente, las tierras de Tarragona y de Lleida tampoco es previsible les afecte en gran medida; lo que sorprende, porque claro

al abrirles una apertura nueva hacia el Norte sin tener que desviarse por la costa tendría que parecer que salían mejoradas enormemente en su accesibilidad global respecto al resto de Catalunya. Y evidentemente el impacto más fuerte y más importante se producía sobre la Plana de Vic; pero no sólo sobre la Plana de Vic, porque la Plana de Vic de alguna manera tiene ya un cierto nivel de conexión y servicio con el resto de Catalunya, sino que era más importante hacia el Norte de la Plana de Vic. Es decir, donde cambiaba radicalmente su accesibilidad actual era en todos los municipios hacia el Norte de Vic, entre ellos por supuesto Olot y Ripoll que eran los más beneficiados puede decirse que donde el impacto previsible alcanzaba un nivel de mejora alto respecto a la colectividad en el conjunto de la red era en la Comarca de Ripoll y al Norte de Vic (Torelló, Manlleu, etc).

Creo que, con independencia de estas consideraciones, este estudio señalaba el tipo de métodos a aplicar que yo creo que hay que volver a poner sobre la mesa. Es decir, enfrentarse con un Eje nuevo de carreteras no puede plantearse sólo desde el punto de vista de la distancia; la distancia, ¿a dónde? porque evidentemente desde Vic a Girona es más corto por los Pantanos, pero si no hay que ir a Girona sino a Figueras ya no es más corto por los Pantanos, sino que es más corto directamente; o plantearse sólo en los términos de coste, es decir si vale 5.000, 4.000 cuando la propuesta del Plan de Carreteras de la Generalitat nos está hablando de una Autovía, paralela a la Nacional II por la zona de Lérida, y con continuidad en la propuesta del Plan de Carreteras hacia Girona cuyo coste actualizado en estos momentos sería del orden de 25 mil millones de pesetas, es decir que no tiene sentido discutir si vale 1.000, ó 2.000 más (por cierto, aprovecho la presencia del Sr. Amat para incitarle a que explique el porqué de las prisas de las opciones tomadas, porque no creo que la Generalitat tenga una cantidad tal en su programación para el Eje Transversal; y además las estimaciones de tráfico del propio Plan de Carreteras, que están bastante hinchadas por el propio método que utiliza, apuntan a una intensidad media diaria máxima en el año 2.010, de entre 6.000 y 8.000 vehículos/hora, lo cual no justifica en principio la utilización de peaje). Es decir que, nos enfrentamos con una propuesta de futuro cara, sería económicamente, sería territorialmente y creo que merece la pena plantearse con una reflexión seria y sin apresuramientos.

El impacto territorial del nuevo trazado

Como sé que hay un cierto clima pasional en la sala, quiero remarcar

que yo no tomo ninguna opción por ninguna propuesta. Lo que señalo es que hasta el momento los dos únicos estudios, diríamos de base económica y territorial, serios sobre el tema, que son el estudio de Solans para el Ayuntamiento de Olot y el reconocimiento territorial de Catalunya que les he nombrado, apuntan hacia la solución que en aquel plano tenemos dibujada por el Norte, es decir por el Norte de Vic cruzando Torelló, Manlleu y saliendo por el sur de Olot tangencialmente hacia Figueras. Mientras que las soluciones miradas diríamos siempre desde el punto de vista de tráfico, que arrastran la inercia propia de la gente que planea carreteras que ya tiene un pretrazado hecho, que ya lo ha dibujado y ya le da pereza volver a plantearse otro (y ya lo arrastra desde la propuesta del año 1974 del MOPU, y así se incorporan en el Plan de la Generalitat) apuntan hacia las soluciones que transcurren por Vic, por el Norte o por el Sur, por la ruta de los Pantanos, por Anglés a Girona.

Yo no puedo pronunciarme en favor de una u otra. Lo que creo que realmente merece la pena es un estudio del impacto territorial, en la medida que afecta a un territorio que es prácticamente, en su zona de influencia, la tercera parte de Catalunya, y que es el territorio, más marginado desde el punto de vista de las comunicaciones, de la centralidad del resto de Catalunya.

Yo creo que el debate debería centrarse en esos términos de cuál de los posibles Ejes, yo no diría todavía trazados, colabora, en mayor o menor medida, al reequilibrio territorial de Catalunya; y luego el problema del trazado si es más caro o menos caro, si el túnel es más largo o menos largo, son temas que corresponden a la Dirección General de Carreteras que lo harán lo más técnicamente bien resuelto que sea. Pero creo que hay que invertir el debate, hay que comenzar por dónde es el lugar que sirve más al conjunto de Catalunya y luego diseñar el proyecto más conveniente por ese corredor.