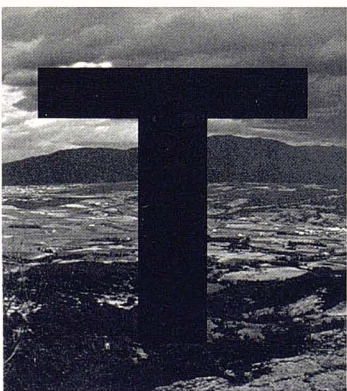


L' EIX TRANVERSAL: LA HISTÒRIA

DELS CAMINS RALS A LA FRUSTRADA N-141

La construcció d'una infraestructura viària amb un traçat similar al de l'eix Transversal apareix en tots els plans de carreteres que s'han redactat a l'Estat espanyol des del començament de la planificació viària, a mitjan segle XIX, fins a la polèmica ruta anomenada "dels pantans", passant pel Pla de camins de la Generalitat republicana. Tots aquests projectes recuperaven un itinerari molt antic, l'antecedent més remot del qual s'ha de situar en la xarxa de vies creada pels romans

Maria Josep Coral de Miquel



ot i que les calçades romanes més importants no creuaven el territori de l'actual Catalunya d'est a oest per l'interior; hi hagué una via que seguia quasi exactament l'itinerari de l'eix Transversal. L'existència d'aquella via està

totalment comprovada, excepte en el tram de Vic a Girona, a través de les Guillerries.

A l'època medieval i sobretot a partir del redreçament econòmic del segle XVIII, els camins rals que van substituir l'antiga calçada romana tingueren una gran importància comercial. A més del tram de Cer-

vera a Lleida, que forma part del camí de Barcelona a Lleida i ha mantingut la seva importància al llarg dels segles, destacaven tres camins que coincidien amb l'Eix: el de Vic a Olot, el de Vic a Manresa i el de Manresa a Lleida.

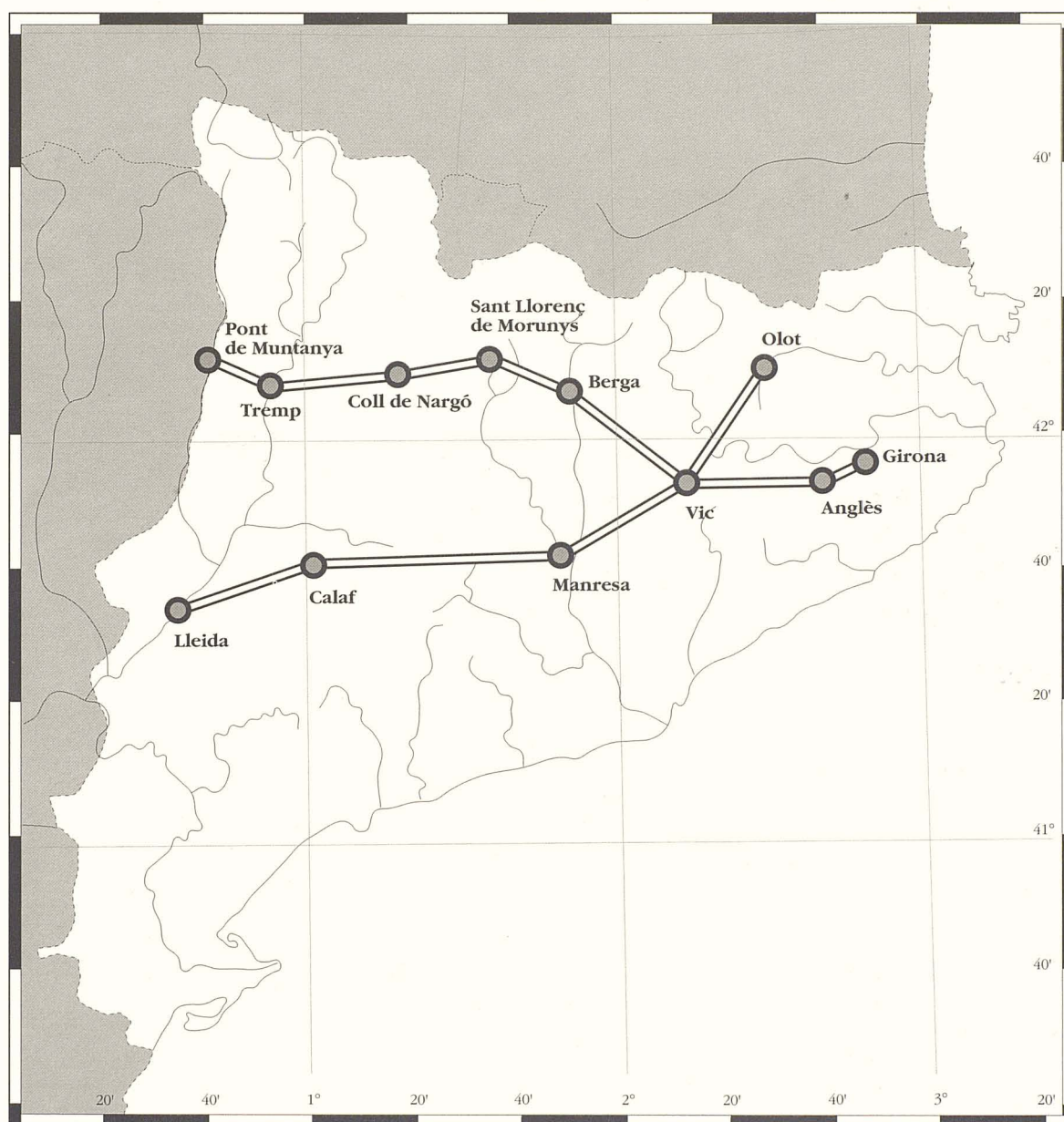
El camí ral de Vic a Olot va tenir un paper destacat a través dels temps. Ho demostra el fet que va donar lloc a la consolidació de tres nuclis urbans històricament importants: l'Esquirol, Cantonigròs i els Hostalets d'en Bas. Aquest camí va mantenir la seva vigència fins al principi del segle XIX i només va decaure, definitivament, quan es va inaugurar el ferrocarril d'Olot a Girona, l'any 1911. Cal apuntar, en relació amb aquest itinerari, que la carretera moderna que uneix les capitals d'Osona i de la Garrotxa no va quedar acabada fins als anys trenta, ja

comparable a la dels que hem esmentat. La barrera de les Guilleries s'ha mostrat tan impermeable com els sectors més aïllats del Pirineu, tal com han posat de manifest diversos autors (Pierre Vilar i Salvador Llobet, entre d'altres). L'escabrositat del terreny ha estat causa que els vells camins que creuaven la contrada, tant el de Vic a Girona per Vilanova de Sau, el port de Malafogassa i Sant Hilari, com el que la travessa per Viladrau, Espinelves i el coll de Querós, fossin camins aspres i difícils, sovint només transitables amb animals de bast.

Quan es van començar a construir carreteres, els primers itineraris seguien els traçats dels antics camins rals. La primera proposta d'un eix Transversal va aparèixer el 1805, en un pla que l'intendent de

Catalunya, Blas de Aranza, va presentar al Consell de Castella. Aquest pla fou aprovat, però va quedar paralitzat per l'esclat de la Guerra del Francès.

Posteriorment va tornar a aparèixer un itinerari similar en un pla de la Junta de Comerç de Catalunya, l'any 1816, que contestava un informe de la Direcció General de Correus sobre la reparació dels camins malmesos durant la Guerra del Francès. La Junta considerava que era preferible construir carreteres de bell nou, en comptes de reparar els antics camins de ferradura. En aquell pla s'esmentaven, en concret, les carreteres de Vic a Olot, de Vic a Manresa per Moià, i de Manresa a Calaf, que tenen relació amb l'itinerari actual de l'eix.



En el Pla de camins del 1935 hi havia dos itineraris que seguien el traçat de l'actual eix Transversal. El primer havia d'anar de Lleida a Figueres per Calaf, Manresa i Olot; el segon arrencava de Pont de Muntanyana i anava cap a Anglès i Girona per Tremp, Coll de Nargó, Sant Llorenç de Morunys i Berga. Els dos itineraris es creuaven a Vic

Amb tot i això, la proposta inicial més elaborada queda recollida en una *Memoria de caminos y canales* que va ser aprovada durant el Trienni Liberal (1820-1823). Aquesta proposta estatal recollia la del 1805 pel que fa a Catalunya i, en relació amb l'actual eix, definia un itinerari des de Cervera a la frontera francesa, passant per Manresa, Vic, Olot, Besalú i Figueres. El projecte no va prosperar a causa de la caiguda del règim liberal, i pel fet que l'Estat no va construir cap carretera durant la primera meitat del segle XIX. Fins que no es va constituir la Junta de Carreteres de Catalunya, el 1848, no va aparèixer cap altra proposta per a una carretera transversal.

La Junta agrupava les quatre diputacions catalanes i tenia un doble objectiu: servir la indústria i transportar l'exèrcit amb la rapidesa i en les condicions que requeria la presència de les guerrilles carlistes a l'interior de Catalunya. Posant en relleu aquest segon objectiu, la Junta es va guanyar el suport de l'estament militar, en un període en què es consolidava una visió uniformista i centralista de l'Estat.

La Junta va formar un pla de carreteres on es troba una proposta d'eix viari transversal similar a l'actual. Aquest eix es feia arrencar de Tàrrrega i des d'allí, després d'enllaçar amb una segona carretera que procedia de Tarragona i Valls, es dirigia cap a Calaf, Manresa, Vic, Anglès, Girona i Palafrugell. Cal subratllar que aquesta fou l'única proposta que va prosperar; almenys parcialment, de totes les que s'havien realitzat fins aleshores, ja que es va construir la carretera de Manresa a Vic, i es van començar les de Vic a Olot i de Manresa a Cervera. Però amb l'extinció de la Junta i el retorn a les planificacions provincials aïllades es van endarrerir els treballs de la carretera de Vic a Olot, mentre que la construcció del ferrocarril de Manresa a Cervera, inaugurat el 1860, va motivar l'ajornament de la carretera paral·lela a aquella línia fèrria.

L'Estat no va començar a assumir efectivament la construcció de la xarxa viària fins a mitjan segle XIX, coincidint amb la consolidació del règim liberal. Fins aleshores les carreteres es finançaven amb sistemes propis de l'antic règim com la recaptació d'arbitris, la imposició de càrrecs sobre el comerç o els productes de consum o el pagament de drets de pas (peatges, portatges, pontatges, etcètera). La primera reglamentació moderna en aquest aspecte es va promulgar l'any 1857, quan es van dividir les carreteres en tres categories: estatals, provincials i locals. Les primeres havien de ser finançades per l'Estat, i la resta per les diputacions i els ajuntaments. Pel que fa a les vies estatals, es van classificar en tres ordres (primer, segon i tercer), classificació que es va mantenir al llarg de tot el segle XIX i no va ser canviada fins que no es va establir, el 1939, la classificació vigent actualment (nacionals, comarcals i locals).

L'Estat va promulgar successivament tres plans de carreteres a la segona meitat del XIX (1860, 1864 i 1877) i un quart pla al primer terç del segle XX (1914). La dada més remarcable és que a tots aquests plans apareixen els itineraris que formen l'eix Transversal, excepte el tram de Manresa a Cervera, que tenia un traçat paral·lel a una línia de ferrocarril. El tram de Manresa a Girona, també previst en aquells plans, era considerat de segon ordre; tot i així, aquesta carretera de Manresa a Girona mai no es va arribar a construir del tot.

El tram Vic-Girona, el més difícil, va patir successius ajornaments i no es van començar les obres fins a l'època de la Mancomunitat, però la descoberta de les aigües picants a les Guilleries i la seva explotació a partir de mitjan segle passat havia estat la causa d'un progressiu millorament de les comunicacions en aquella zona. El 1877 ja es construí la primera carretera veïnal, que enllaçava Sant Hilari amb Vic, i entre 1880 i 1890 s'ampliaren i es convertiren en carreteres aptes per a vehicles les que enllaçaven Sant Hilari amb Arbúcies i amb Santa Coloma de Farners. De tota manera, aquestes carreteres no es van asfaltar; tal com succeïa habitualment amb la majoria de les de la província de Girona, fins fa cosa d'uns quaranta anys.

L'eufòria que va adquirir Sant Hilari en l'aspecte turístic i balneari féu que l'any 1891 l'enginyer Domènec Vehils fes el projecte d'un tren de via estreta que partiria de Vic cap a Sant Julià, Coll Samedà, i que pel coll de Vilardell i el Molí Roquer arribaria a Sant Hilari. No cal dir que el projecte no va tirar endavant. Dintre del segle actual es va completar la xarxa de carreteres que comunicaven les Guilleries: foren obertes la carretera de Vic a Arbúcies per Taradell i Viladrau, les carreteres secundàries que enllaçaven aquesta carretera amb la de Vic a Sant Hilari per Espinelves, la variant de Viladrau a Vic per Fàbregues, la carretera de Vilanova de Sau, perllongada fins al poble de Sau quan es va fer el pantà, i, en època de la Segona República, la carretera de Sant Hilari a Osor; anomenada la carretera de la mort per les dificultats que va suposar la seva construcció i pels precipicis que la voregen. Aquesta dificultat d'accés ha estat sempre un fre per al desenvolupament de la indústria de Sant Hilari.

Si durant la primera meitat del segle XIX el ferrocarril es va imposar com el principal mitjà de transport terrestre, es pot qualificar el segle XX com el segle de l'automòbil. En aquest nou context, l'eix Transversal també va reaparèixer en els plans de vies de la Mancomunitat (1914-1924), tot i que aquesta institució només va tenir competències sobre la xarxa secundària (provincial i local). Tot i així, també hi apareixen les carreteres que l'Estat tenia molt endarrerides o que havia deixat de construir, entre les quals hi havia les que tenen relació amb l'eix, és a dir, la de Manresa a Vic i Girona, i la de Manresa a l'estació d'Aguilar de Segarra, per Rajadell.

La Mancomunitat va començar a construir el tram pendent d'Anglès a Vic, del qual es va acabar el comprès entre Vic i Vilanova de Sau el 1930. A causa del pressupost limitat de la Mancomunitat, aquesta carretera es va construir amb el criteri de l'adaptació al terreny, motiu pel qual és sinuosa i de traçat molt deficient, característiques que manté actualment tot i ésser considerada una carretera nacional (és l'N-141).

El primer projecte global i integral d'obres públiques per al conjunt de Catalunya aparegué el 1935, impulsat pel diputat de la Lliga i conseller d'Obres Públiques Joan Vallès i Pujals, i redactat en un temps rècord de vuit mesos amb la col·laboració de prestigiosos tècnics i estudiosos. Aquell pla, denominat "de carreteres i camins", recollia per primera vegada totes les carreteres de Catalunya sense distinció, i amb metodologia i objectius ben definits. Proposava una xarxa estructurada,

jerarquitzada i vertebrada, i definia zones del territori de forma aproximadament ortogonal o triangular, que tenien als seus vèrtexs les poblacions més importants. Les anelles d'aquella xarxa quedaven creuades per un teixit més fi de vies comarcals i locals. Malauradament, l'esclat de la Guerra Civil va impedir que aquell pla es duagués a terme.

En el Pla de camins hi havia dos itineraris que tenen relació amb l'actual eix Transversal. D'una banda, l'itinerari XIV, que havia d'anar de Lleida a Figueres per Calaf, Manresa i Olot; i de l'altra, l'itinerari XVI que havia d'arrencar del Pont de Muntanyana per anar cap a Anglès i Girona per Tremp, Coll de Nargó, Sant Llorenç de Morunys i Berga. Els dos itineraris s'havien de creuar a Vic.

En relació amb l'itinerari XIV s'iniciaren les obres a Cervera en direcció a Manresa, i pel que fa al XVI, es va continuar la carretera de Vilanova de Sau, però la manca de recursos va paraitzar els treballs. D'aleshores ençà no s'havia fet res més en aquestes carreteres, si exceptuem les obres que es van fer a Sau i Susqueda quan es van construir els embassaments, i la construcció del tram de Cervera a Ferran, en època recent.

La Guerra Civil va malmetre una bona part de la xarxa de carreteres. Durant la immediata postguerra i els anys d'autarquia econòmica, només s'hi van fer reparacions provisionals, tot i que es va redactar un cinquè Pla de carreteres. En aquest pla es classificaven les carreteres espanyoles en nacionals, comarcals i locals, classificació que ha perdurat fins a avui dia. El tret més remarcable és que hi apareix l'actual N-141, precedent immediat de l'eix Transversal.

Aquesta carretera arrenca de Cervera i acaba a Girona. Està formada per diversos trams desconnectats entre si: a l'oest falten uns 10 km entre Rajadell i Manresa i a l'est queda per completar el tram comprès entre els embassaments de Sau i Susqueda. En total, falten poc més de 20 km, que poden seguir-se per pistes forestals i rutes alternatives. Això reflecteix, en tot cas, la frustrada història dels antecedents de l'eix i constitueix, al mateix temps, un dels millors exemples de les deficiències que va tenir el seu procés de construcció.

Però la frustrada carretera N-141, l'acabament de la qual es va plantejar en diverses ocasions, no fou l'últim projecte per a aquest itinerari. Sota el franquisme i en el marc dels successius plans de desenvolupament, reaparegué en documents i estudis diversos entre els quals destaca un informe de l'urbanista greco-búlgar Constantinos Doxiadis, del 1970, on s'aconsella la construcció d'un eix de característiques similars a l'actual eix Transversal a fi d'iniciar una dinàmica de reequilibri territorial. La proposta va rebre el suport dels presidents de les diputacions, que el 1974 van sol·licitar al govern que la prengué en consideració.

Les gestions es van realitzar amb rapidesa i el gener del 1975 es va constituir una comissió, integrada per representants de les tres diputacions afectades i del ministeri d'Obres Públiques, que va encarregar nous estudis i va optar finalment per una gran via de comunicació entre Lleida i Girona per la depressió central. El seu traçat era similar al de l'Eix actual, però començava a Balaguer i seguia el riu Ter entre Vic i Girona, per la qual cosa fou coneguda com "la ruta dels pantans".

Els primers anys de la dècada dels setanta, el tema de l'eix havia assolit una dimensió pública i, en el marc d'efervescència política de l'època, hi hagué un considerable debat sobre el traçat. Van aparèixer opinions molt diverses arreu de Catalunya, però una bona part de la polèmica es va centrar en el traçat que havia d'adoptar l'eix a partir de Vic: si dirigir-se cap a Olot o bé cap a Girona. En relació amb el traçat occidental la polèmica va ser menys virulenta, tot i que van alçar-se veus als ajuntaments de Tàrraga i Reus que demanaven un brancal fins a les comarques tarragonines, i una nova proposta impulsada per ajuntaments de la Noguera, la Segarra i el Solsonès que plantejava reconsiderar el traçat inicial, desplaçant-lo cap al nord.

Aquesta polèmica sobre el traçat des de Vic a les comarques gironines va suscitar també un gran nombre d'estudis de les cambres de comerç, de les mancomunitats de municipis Montseny-Gulleries i Ter-Brugent i de l'ajuntament d'Olot. De tots, el que va causar més impacte va ser el darrer, elaborat per l'urbanista J.A. Solans, tant pel seu caràcter innovador com pel seu rigor científic. Aquest estudi defensava l'opció Vic-Olot, i gairebé tota la polèmica dels anys setantes va versar sobre els seus arguments.

Pel que fa a la resta dels estudis, tot i que esgrimien de vegades arguments força inversemblants com, per exemple, que la comarca de la Selva formava part de la depressió Central, no deixaven de reflectir una realitat evident: la manca d'infraestructures viàries adients amb les necessitats del moment i la polarització cap a Barcelona de la xarxa de carreteres existent.

Finalment, a pesar de la polèmica, la comissió va aprovar el 10 de maig del 1976 una formulació definitiva del traçat entre Balaguer i Vic que passava per Agramunt, Guissona, Calaf, Manresa i Avinyó. Posteriorment, el 16 de setembre del mateix any, es va aprovar a Madrid el traçat Vic-Girona per Sant Hilari, tal com s'ha construït al capdavant. També s'atenia la reivindicació d'Olot, en donar una solució en Y grega, proposada per la Diputació de Girona, que consistia a millorar la carretera comarcal C-150, des del seu entrocament amb l'eix, prop d'Anglès, fins a Olot.

El 7 de juliol del 1977, una setmana abans de les primeres eleccions democràtiques, aparegué al BOE l'ordre mitjançant la qual se sotmetia a informació pública el traçat de l'eix Transversal. Cal subratllar, però, que malgrat aquella aprovació encara no es van iniciar les obres. Només amb l'Estatut d'Autonomia i els posteriors traspassos de competències es va poder confegir la proposta actual, emmarcada en el Pla de carreteres presentat pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques l'any 1985, proposta que va resultar definitiva pel que fa a l'eix Transversal.

Però l'itinerari entre Vic i Girona encara fou objecte de discussió i calgué reconsiderar-lo en diverses ocasions a instàncies d'alguns dels municipis afectats. Finalment, l'any 1989, el Consell Executiu de la Generalitat va optar per la denominada "solució sud" i va descartar la "ruta dels pantans", lleugerament més curta i econòmica, però menys rendible socialment, sobretot si es construïa de manera fraccionada, ja que travessava una zona força menys poblada. ■