

ANTONI OLIVER I TOMÀS

ELS TRANSPORTS I LES COMUNICACIONS: UN PASSAT D'OPORTUNITATS PERDUDES, UN PRESENT DE DEFICIÈNCIES I UN FUTUR D'INCÒGNITES

les carreteres: aïllament de Barcelona i comunicacions interiors deficientes

Una primera anàlisi del mapa de carreteres d'Anoia indica que, deixant de banda la carretera N-II, que ve de Lleida i travessa la comarca en direcció a Barcelona, la resta de les vies configuren una xarxa radial amb centre a Igualada. És a dir, a Igualada s'inicien les principals carreteres que transcorren pels municipis d'Anoia.

Un estudi més aprofundit posa de manifest que hi ha tres problemes: l'aïllament de la comarca respecte a Barcelona, motivat per la pèrdua d'importància de la carretera N-II; l'aïllament de la comarca respecte a les comarques veïnes, especialment el Bages i l'Alt Penedès, i les deficientes comunicacions entre els pobles de la comarca, i entre aquests i Igualada, cosa que contribueix a fer més difícil el contacte entre alguns municipis i la capital.

l'accés a Barcelona

Després de l'obertura del túnel dels Brucs l'any 1975, es confirmà l'orientació d'Anoia cap a Barcelona, i sembla que s'intensificà la utilització de la carretera en detriment del ferrocarril. La construcció d'aquest pas, a més de fer més còmode el desplaçament a Barcelona per carretera, va permetre reduir uns vint minuts la durada del viatge, i va coincidir en el temps amb el deteriorament de la qualitat del transport ferroviari, tal com exposem en l'epígraf dedicat a la línia de ferrocarril Igualada-Barcelona.

La carretera N-II, i a partir de Martorell l'autopista A-2, és, doncs, la via utilitzada pels anoïencs per accedir a Barcelona. Unes dades del *Pla de Carreteres de Catalunya* (1983), referides a l'any 1980, revelen la lentitud de la carretera N-II: la velocitat mitjana, que

permet deduir l'amplada, el traçat i l'estat en què es troba una carretera, és de setanta quilòmetres per hora en el tram comprès entre Igualada i Martorell.

A més, dues actuacions efectuades en la xarxa viària catalana han jugat en contra d'aquest tram. D'una banda, la construcció de l'autopista A-2, de Barcelona a Lleida, que ha desplaçat lluny d'Anoia una part important del trànsit de la carretera N-II i ha descongestionat aquesta via i, de l'altra, la recent obertura del túnel del Cadí i les obres de millora de l'eix del Llobregat, que atrauen molts vehicles que abans passaven per Calaf en direcció a Andorra. Aquests dos factors han fet disminuir el trànsit per la carretera N-II i, en conseqüència, no s'han realitzat esforços per tenir-la al dia i permetre un accés a Barcelona progressivament més ràpid i còmode.

Actualment (octubre de 1986) el MOPU té en fase de contractació les obres per convertir en autovia el tram de la carretera N-II entre Igualada i Martorell. Del projecte, cal destacar-ne la variant d'Esparreguera, que evitarà el pas per dintre de la ciutat, i un nou túnel dels Brucs. Encara s'ha de decidir si també es construirà una variant al nord d'Igualada i es deixarà el traçat interior actual com a via ciutadana. Hom preveu que l'autovia estarà enllestida el 1991 i que permetrà reduir en un 20 % la durada del trajecte Igualada-Barcelona, que actualment és de gairebé una hora. El cost de les obres serà d'uns 6.000 milions de pessetes.

Tanmateix, la Generalitat de Catalunya preveia la realització de millores a la carretera N-II en el *Pla de Carreteres*. El pla considera que transformar en autovia el tram d'Igualada a Martorell de la carretera N-II no és una solució tan satisfactòria com construir una autopista que permeti l'accés ràpid des d'Igualada a



COLITA

l'autopista A-2, una autopista que aniria de Martorell a Jorba, que passaria per Piera i Capellades i milloraria la comunicació entre els municipis situats al llarg d'Anoia.

No obstant això, l'opinió generalitzada és que el *Pla de Carreteres de Catalunya* només serà viable a llarg termini, i que a curt termini cal considerar com a única alternativa el projecte del MOPU de transformar en autovia la carretera N-II.

les comunicacions entre els municipis de la comarca

Advertim que les comunicacions per carretera entre els municipis d'Anoia i amb les capitals de les comarques veïnes són deficientes segons la velocitat mitjana que el pla assigna a cada via, d'acord amb els càlculs referits a 1980 esmentats anteriorment. Deixant de banda la carretera N-II, a les quatre vies més importants —la carretera C-241 (d'Igualada a Manresa), la B-213 (d'Igualada a Valls), la C-244 (d'Igualada a Vilafranca del Penedès) i la C-1412 (Ponts-Calaf-Jorba)—, hi corresponen velocitats mitjanes que oscil·len entre els cinquanta i els cinquanta-cinc quilòmetres per hora. Tan sols el tram d'Igualada a Santa Coloma de Queralt de la carretera C-241 supera els seixanta quilòmetres per hora.

La necessitat de millorar aquestes carreteres es fa palesa tenint present que en depèn no solament l'obertura de la comarca a l'exterior —sobretot cap a les comarques veïnes del Bages i l'Alt Penedès—, sinó també la intensificació de les relacions entre els municipis d'Anoia i Igualada, requisit indispensable per a una major integració dels anoiencs.

Preocupen especialment les comunicacions amb Manresa i amb Vilafranca del Penedès, capitals de dues comarques veïnes amb les quals Anoia té o podria tenir força relació. Els anoiencs s'han hagut de desplaçar sovint a Manresa per resoldre determinats assumptes administratius, docents i sanitaris. La capital del Bages també ha estat tradicionalment un mercat on la gent d'Anoia hi ha trobat alguns articles relacionats amb el vestir —sobretot confeccions i complements— a més bon preu.

Tanmateix, el desplaçament a Manresa planteja el problema d'haver de cobrir una trentena de quilòmetres per la carretera C-241, en mal estat i plena de revolts. Actualment, molts igualadins arriben a Manresa per la carretera N-II, utilitzant un itinerari alternatiu que passa pels Brucs i can Massana. Aquest trajecte és sis quilòmetres més llarg, però és més còmode perquè només hi ha un tram de revolts.

El *Pla de Carreteres de Catalunya* preveu la realització de millores a la carretera C-241. Dels 30 quilòmetres del tram d'Igualada a Manresa sobre els quals s'actuaria, 10 es posarien en condicions, se'n farien 12 de carretera nova i se n'obririen 8 de via lenta per a

avançaments. El resultat d'aquestes millores fóra que la velocitat mitjana se situaria al voltant dels vuitanta quilòmetres per hora. Però és clar que la inclusió d'aquest projecte en el pla no serà urgent ni immediata. I com que l'autovia ja està en marxa i, per tant, serà difícil que la Generalitat construeixi l'autopista planificada, es creu que aquesta institució hauria de centrar els esforços a millorar la C-241, d'acord amb el pla. I les autoritats anoiencs haurien de fer pressió en aquest sentit.

Del tram d'Igualada a Vilafranca, al pla també se'n parla i s'hi preveu la reparació de 22 quilòmetres de la carretera actual.

També centren l'atenció dels estudiosos les comunicacions per carretera d'Igualada amb les zones nord i sud-est de la comarca. Pel que fa a la zona de Calaf i els pobles de la rodalia, s'hi pot accedir des d'Igualada a través de la carretera C-1412, que passa per Copons, i a través de la carretera BV-1031, que passa per les Maioles i travessa la serra de Rubió. Totes dues vies, estretes i amb molts revolts, han estat tradicionalment un punt de pas per a aquells vehicles procedents de Barcelona que es dirigien cap a Andorra. I avui encara ho és per a aquells que no se senten temptats pel túnel del Cadí. Fa poc que s'ha eixamplat un tram de la carretera de les Maioles.

La carretera B-224, que comunica Igualada amb la zona sud-est, configurada fonamentalment pels municipis de Vallbona, Piera i Masquefa, s'inicia a Capellades i segueix el curs del riu Anoia i de la línia ferroviària Igualada-Barcelona. Molts dels habitants d'aquests municipis treballen o estudien a Igualada i tant aquesta carretera com el ferrocarril compleixen un important servei. Actualment es construeix una variant a l'alçada de Masquefa que permetrà arribar a Martorell amb més comoditat.

el futur: la difícil materialització del pla de carreteres

¿Com quedarà en el futur el mapa de carreteres d'Anoia? La resposta està en funció de si serà possible o no fer realitat els projectes del *Pla de Carreteres de Catalunya*. Fins a l'any 2001, es preveia la construcció a Anoia de 175 quilòmetres de carretera, amb un pressupost de 14.000 milions de pessetes. Però d'ençà del pla ja han passat tres anys...

El projecte més ambiciós fóra el del tram d'autopista de Martorell a Igualada, de 38 quilòmetres, que s'enduria la meitat del pressupost esmentat. El pas per Calaf d'un tram de 19 quilòmetres de l'Eix Transversal, la transformació del tram de Lleida a Igualada de la carretera N-II en una carretera de calçada doble i diverses actuacions d'habilitació i construcció d'un traçat nou a la carretera C-244 (d'Igualada a Vilafranca del Penedès) i a la carretera C-241 (d'Igualada a Manresa) serien les altres millores previstes.



COLITA



COLITA

Solé i Vilanova, en analitzar les propostes del pla, considera que «tot i l'encert de la majoria de propostes que el pla conté per a l'Anoia, s'hi troba a faltar el projecte de millorament de la carretera que uneix Igualada amb Calaf per Copons. (...) Amb els renovaments esmentats, les comunicacions amb Barcelona i amb les capitals de comarques veïnes, i d'Igualada amb els pobles veïns poden arribar a ser força satisfactòries. Queden, però, per resoldre algunes comunicacions entre municipis».¹

Dalmau i Ribalta es mostra molt escèptic a l'hora de valorar la viabilitat del pla a termini mitjà, tot i que reconeix que tant el projecte de fer passar un tram de l'Eix Transversal per Calaf com el de l'autopista de Martorell a Igualada són prou suggeridors. Manifesta que «són certes també tres coses: primera, que el pla de carreteres encara no ha estat aprovat definitivament; segona, que en el passat hi ha hagut altres plans de carreteres no executats, i tercera, que avui per avui aquest projecte de pla és un treball importantíssim de planificació futura, però requerirà molts i molts anys per ser dut a terme i, per altra banda, no té assegurades les fonts de finançament». Dalmau esmenta com a causes d'un «col·lapse important en les inversions en la xarxa viària de Catalunya» l'esforç inversor fet per la Generalitat en l'Eix del Llobregat i la precària situació financera de la institució. Fent referència a les oportunitats perdudes, manifesta que cal «aconseguir una progressiva millora dels nostres enllaços viaris amb les comarques veïnes i, principalment, amb Manresa, ciutat cridada a esdevenir el gran centre de comunicacions de la Catalunya central».²

l'ocupació de les carreteres

Solé i Vilanova compara dades d'elaboració pròpia relatives a les carreteres anoiènques amb les que apareixen en el pla referides a Catalunya, Espanya, França, Gran Bretanya i Itàlia. La relació km de carretera/km² de superfície revela que la xarxa anoiènca és més densa que la catalana i l'espanyola, similar a la francesa i a la italiana, però molt menys que la britànica. L'índex de motorització (vehicles/1.000 habitants) més elevat correspon a Anoia i, en segon terme, a França i és clarament superior al britànic, a l'italià, al català i, sobretot, a l'espanyol. L'índex d'ocupació (vehicles/km de carretera) més elevat correspon a Catalunya i, en segon lloc, a Itàlia. L'índex anoienc està molt per sota dels dos, però és clarament superior a l'espanyol, al francès i al britànic.

Anoia, doncs, té menys quilòmetres de carretera en relació amb la seva superfície que els estats europeus estudiats; en canvi, és el territori on hi ha més vehicles en relació amb els habitants i té un índex d'ocupació de les seves carreteres superior a França i a Gran Bretanya. D'aquestes dades es desprèn que, si s'ha de mantenir el mateix parc de vehicles, no solament s'ha

de millorar el traçat de les vies existents perquè la circulació pugui ser més ràpida, sinó que s'han de construir nous quilòmetres de carretera per tal d'aproximar les xifres anoiènques a les de les carreteres europees.³

el transport de mercaderies

Actualment, el transport de mercaderies de la comarca a l'exterior, i viceversa, únicament s'efectua per carretera, ja que el ferrocarril d'Igualada a Barcelona ja fa alguns anys que va deixar aquesta activitat, i ara és exclusivament un tren de viatgers. Tanmateix, per la línia de la RENFE que passa per Calaf circulen trens de mercaderies que permeten d'enviar o rebre paquets des de qualsevol punt cobert per la xarxa ferroviària estatal.

Per satisfer la demanda de transport de mercaderies a Anoia avui hi ha diverses opcions: empreses amb seu a Igualada que tenen prou dimensió com per realitzar encàrrecs a qualsevol punt de l'Estat espanyol amb mitjans propis; empreses d'àmbit estatal que disposen d'una agència o delegació a Igualada; empreses amb seu a Igualada que a causa de la seva dimensió s'han hagut de vincular contractualment amb empreses d'àmbit estatal; empreses individuals que realitzen transports a l'interior d'Igualada o de la comarca amb furgonetes o camions de poc tonatge; vehicles particulars utilitzats per les indústries per transportar gènere d'un centre de treball en un altre o pels comerciants majoristes per distribuir els seus productes, i empreses de transport de paquets petits i de missatgeria.

Si bé els transports i les comunicacions el 1975 només ocupaven el 3,4 % de la població activa d'Anoia (el 4 % en el cas de Catalunya), les furgonetes i els camions suposen, d'acord amb unes dades recollides per Solé i Vilanova el 1983 per a l'estudi esmentat anteriorment, el 7 % del parc de vehicles de la comarca. De les mateixes dades es desprèn que el 65 % d'aquests vehicles de transport es concentren a Igualada (38 %), Vilanova del Camí (21 %) i Calaf (6 %), les zones industrials i comercials més importants d'Anoia. Tot plegat confirma la impressió que bona part dels titulars de furgonetes i camions són indústries i comerços que els destinen a transportar mercaderies pròpies.⁴

el transport de viatgers

En relació amb el transport públic per carretera, cal parlar en primer lloc dels autobusos interurbans que realitzen el servei entre Igualada i Vilanova del Camí, Santa Margarida de Montbui i Òdena, municipis de la rodalia on resideix una part molt important de la població laboral d'Igualada. Juntament amb aquest servei, un d'urbà cobreix les necessitats internes d'Igualada. Aquests dos serveis actuen sobre una àrea d'A-



COLITA

noia que concentra el 65 % de la població de la comarca.

El transport públic per carretera entre Igualada i els pobles de la comarca se centra gairebé exclusivament en l'oferta proporcionada per la companyia La Hispano Igualadina, S.A., que cobreix el desplaçament a Calaf (5 serveis diaris), a Capellades (15 serveis diaris) i a Piera (6 serveis diaris). Aquesta darrera ruta forma part del trajecte Igualada-Barcelona. A més, alguns pobles de la comarca, com la Llacuna i Carme, disposen de petites companyies pròpies que efectuen desplaçaments a Igualada. Tanmateix, el transport privat és el mitjà més utilitzat pels anoiencs per desplaçar-se, si tenim present que, d'acord amb unes dades recollides el 1983 per Solé i Vilanova, a Anòia hi ha 404 vehicles/1.000 habitants, és a dir, gairebé un vehicle per cada dos anoiencs. I justament és en aquells municipis on no arriba el transport públic on se superen els 450 vehicles/1.000 habitants.⁴

El transport per carretera a Barcelona, actualment el cobreixen dues companyies concessionàries de la línia: La Hispano Igualadina, S.A. i Anónima Alsina-Graells de Auto-Transportes. La Hispano realitza 25 viatges diaris a Barcelona: 11 serveis directes (per l'autopista A-2), 6 passant per Piera i 8 amb parada a Martorell. La Hispano també efectua 1 servei diari a Manresa, 2 a Vilafranca del Penedès, 3 a Santa Coloma de Queralt, 2 a Tarragona, 3 a Reus, 2 a Gandesa, 2 a Guissona, etc. Convé destacar la insuficiència del servei amb Manresa i Vilafranca. Segurament, els anoiencs han optat decididament pel transport privat per desplaçar-se. L'Alsina-Graells, a més de cobrir el trajecte Igualada-Barcelona, posa en contacte Anòia amb les comarques lleidatanes, amb 4 serveis diaris a Lleida, 2 a Andorra i 1 a la Pobla de Segur.

Pel que fa al ferrocarril, per la comarca transcorren la línia de la RENFE, que passa per Calaf, i la dels Ferrocarrils de la Generalitat, que cobreix el trajecte Igualada-Barcelona.

La línia de Calaf comunica Barcelona i Lleida, i té l'atractiu de permetre el desplaçament per tren a dues poblacions amb molta relació amb Calaf: Manresa i Cervera.

L'evolució de la línia Igualada-Barcelona s'ha d'analitzar en relació amb el servei proporcionat per les empreses que realitzen el mateix trajecte per carretera. Fins als primers anys de la dècada dels setanta, sense el túnel dels Bruçs ni l'autopista A-2, el desplaçament a Barcelona per carretera, a més de ser car, era llarg i pesat. En canvi, el tren tenia l'avantatge de ser barat. Tanmateix, l'obertura del túnel dels Bruçs i el pas dels autocars per l'autopista A-2 va reduir la durada i la incomoditat del viatge per carretera. Aquesta circumstància coincidí amb la degradació de la qualitat del servei de la línia ferroviària, motivada per la deixadesa a què la tenia sotmesa la companyia FEVE.

L'any 1977 s'elaborà un projecte de tancament de la línia molt contestat pels habitants dels municipis per on transcorre. Abans que els Ferrocarrils de la Generalitat es fessin càrrec de la línia, el trajecte durava més d'una hora i mitja, a causa de l'estretor de la via, la gran quantitat de revolts i passos a nivell, la manca d'electrificació i la inexistència de serveis directes entre Igualada i Barcelona. Recentment, la Generalitat ha realitzat inversions importants per millorar el traçat, suprimir alguns passos a nivell i actualitzar l'equip mòbil. El setembre de 1986 van entrar en funcionament unes unitats mòbils transformades amb les quals el desplaçament a Barcelona es podrà reduir a una hora i escaig. La darrera fase d'aquest projecte serà l'electrificació de la línia, que potser esdevindrà realitat durant la dècada dels noranta.

Malgrat les reformes efectuades i les que es preveuen, desplaçar-se a Barcelona amb el ferrocarril, tot i que continua sent gairebé un 20 % més barat que fer-ho amb el transport públic per carretera, suposa mitja hora més de viatge, a causa del nombre de parades que fa el ferrocarril al llarg de la línia. És necessari, en definitiva, que alguns trens siguin directes o semidirectes (Igualada-Capellades-Piera-Martorell-Barcelona).

En relació amb la funció socio-econòmica que fa la línia Igualada-Barcelona de comunicar els pobles situats al curs de l'Anòia amb Igualada, sovint s'ha plantejat la conveniència de substituir una línia ferroviària deficitària per un bon servei d'autobusos, la qual cosa equival a dir que el ferrocarril no és imprescindible per tenir aquella zona de la comarca ben comunicada.

De tota manera, la millora de la línia Igualada-Barcelona no exclou la reivindicació per a Anòia d'un ferrocarril de via ampla que permeti un accés més ràpid i còmode a Barcelona, que pugui competir amb el transport per carretera, i que gràcies a la possibilitat d'enllaçar amb la xarxa ferroviària estatal pugui relançar el transport de mercaderies per ferrocarril. En aquest sentit, s'ha parlat de construir una línia de via ampla entre Martorell i Sant Guim, que segons alguns experts és el trajecte més curt entre Barcelona i Saragossa.

Aquesta línia formaria part d'un projecte ferroviari per a trens de gran velocitat entre Barcelona i Madrid. Sembla que de moment, però, només es tracta d'un projecte.

Caldrà de tota manera que des d'Anòia s'impulsin iniciatives com aquesta per evitar que la història de les comunicacions a Anòia continuï sent, en bona part, l'anàlisi d'una munió de projectes que mai no van arribar a cristal·litzar. Els excessivament optimistes quant a projectes ferroviaris a Anòia haurien de rellegir de tant en tant l'excel·lent estudi de Miquel Térmens sobre el conjunt de projectes frustrats de comu-

COMARCA D'ANOIA



nicar per tren Igualada i Barcelona durant la segona meitat del segle XIX. És segur que reduirien les seves expectatives.⁵

ANTONI OLIVÉ I TOMÁS

Estudiant de Ciències Econòmiques i Empresarials

NOTES

1. SOLÉ I VILANOVA, JOAQUIM, *Visió econòmica de l'Anoia. Dinàmica industrial pròpia i estabilitat agrària*, Caixa d'Estalvis de Catalunya, Barcelona, 1984, pàg. 236.
2. DALMAU I RIBALTA, ANTONI, *Pregó de la Fira d'Igualada 1984*, Ajuntament d'Igualada, Igualada, 1984.
3. SOLÉ I VILANOVA, JOAQUIM, *Visió...*, pàg. 232, quadre 5.10.
4. SOLÉ I VILANOVA, JOAQUIM, *Visió...*, pàg. 237, quadre 5.12.
5. TÈRMENS I GRAELLS, MIQUEL, «El ferrocarril a Igualada: la lluita pel progrés (1852-1893)», *Miscel·lanea Aqualatensis*/3, CECI, Igualada, 1983.