

IGNASI DELÀS

Les comunicacions i el seu impacte territorial

EL DESENVOLUPAMENT DELS SISTEMES de transport és un dels factors que més fortament incideixen en la configuració territorial d'un país. L'extensió de les infraestructures terrestre —xarxa viària i ferroviària— aèria i marítima ha permès d'agrupar àrees amb una relació ja intensa o crear nous vincles entre territoris o zones fins ara poc relacionades.

A Catalunya els sistemes de transport presenten una clara centralització a l'entorn de Barcelona i la seva àrea metropolitana. La importància de Barcelona i els seus voltants, com a centre demogràfic, industrial, comercial i de serveis en general, fa que es converteixi en el centre econòmic i social més rellevant del nostre país i en un dels més importants a nivell estatal.

Aquest protagonisme de Barcelona com a centre d'atracció intercomarcal és especialment evident pel que fa a les comarques properes a aquesta ciutat i a l'àrea metropolitana: el Maresme, el Vallès Oriental i Occidental i el Baix Llobregat¹. Tanmateix, aquesta influència es fa també extensible a d'altres comarques que, per llur comunicació natural o a partir de la generalització i millora de les infraestructures de transports, han reduït ostensiblement els problemes d'accessibilitat al Barcelonès i a la capital. En concret, s'està fent referència als eixos Congost-Ter, Llobregat i a aquelles comarques afectades directament per les autopistes A-2 i A-7. Així, doncs, Osona es configura com una comarca amb una forta relació amb el nucli central de la seva capital, Vic. En efecte, la seva confi-



VIC ÉS EL PAS NATURAL ENTRE ELS PIRINEUS I LA DEPRESSIÓ PRE-LITORAL (VALLÈS OCCIDENTAL)

guració geofísica la converteix en el pas natural per excel·lència entre els Pirineus i la Depressió Pre-litoral (Vallès Oriental), que es concreta en la N-152 Barcelona-Puigcerdà i l'existència des de final del segle passat de la línia ferroviària que travessa la comarca.

Per donar una idea més precisa del paper d'Osona dins l'estructura territorial i sòcio-econòmica de Catalunya, s'han de considerar alguns punts clau que, d'altra banda, permetran efectuar comparacions amb d'altres comarques i, si n'hi ha, mostrar les seves particularitats. En primer lloc, s'ha de fer referència a la seva configuració orogràfica afectada fortament pel pas de dos rius i les seves dues conques, al nord el Ter i al sud el Congost. Aquest fet permet entendre més fàcilment per què Osona ha esdevingut tradicionalment el pas més important entre el litoral barceloní, els Pirineus i França.

L'existència de dos rius que travessen la comarca és un factor important, com

s'ha vist, per les seves implicacions geofísiques, però també ho és pel que significa de factor de localització industrial. És ben coneguda la forta relació entre aquests dos fets a l'inici del procés del creixement industrial i econòmic, en general, a mitjan segle passat. Especialment per algunes indústries —tèxtil, fargues, etcètera—, la seva localització propera al curs d'un riu era una condició indispensable. Així, juntament amb l'existència d'altres factors històrics, demogràfics i socials, aquest element potencià la creació d'un nucli industrial autòcton especialment a la conca del Ter, que permeté un notable desenvolupament econòmic comarcal.

La presència d'una important activitat agrària i ramadera i el paper de Vic, com a capital comarcal que exerceix un paper clarament predominant i que es configura com el veritable centre d'atracció d'Osona, són altres elements que ajuden a copsar des d'una perspec-

tiva global les particularitats d'aquesta comarca. Tots aquests factors vistos fins ara i altres també de rellevants però no tan definitius, mostren en una primera aproximació el caràcter dinàmic de la comarca i la relació que manté amb comarques properes, que fa que la comunicació inter i intracomarcal hi tingui un paper decisiu.

Així, doncs, els sistemes de transports terrestres —per carretera i ferroviari— marcaran de forma important el manteniment o regressió d'aquestes característiques pròpies d'Osona i, per tant, qualsevol modificació absoluta o relativa —en relació a d'altres comarques o territoris— de les formes i infraestructures de transport poden provocar canvis importants i irreversibles en l'equilibri sòcio-econòmic existent. Per aquest motiu sembla oportú analitzar una mica més detalladament quina és la situació actual i quines són les tendències previsible quant a la dotació d'infraestructures de transport a la comarca.



els eixos d'expansió i comunicació

Els sistemes de transport fonamentals a Osona són el transport per carretera i per ferrocarril (vegeu el mapa número 1). La xarxa viària principal², la constitueix la carretera nacional 152 Barcelona-Puigcerdà, que travessa la comarca en direcció sud-nord tot passant per la seva capital, i la 141 Manresa-Vilanova de Sau, tot i que aquesta última és molt menys important, si més no des d'una perspectiva d'intensitat de trànsit. La resta de la xarxa està constituïda per les carreteres comarcals 153, 154 i 1413, de Vic a Olot, a Berga i a Caldes de Montbui, respectivament, i també per les carreteres locals, municipals i altres que són el nexa d'unió entre les diferents zones i municipis de la comarca.

Pel que fa al ferrocarril Barcelona-Puigcerdà, el traçat transcorre paral·lelament a la N-152 en tot el recorregut. És una línia internacional d'unió amb el ferrocarril francès a la Tor de Querol



ELS TRANSPORTS PER CARRETERA SÓN UNA QÜESTIÓ CLAU

i que, juntament amb la de Barcelona-Portbou, suposen les úniques sortides des de Catalunya cap a França. És de via única i electrificada, considerada de rodalies fins a Vic i provincial la resta.

La comparació d'aquests sistemes de transport terrestre, quant a la intensitat de tràfic —de passatgers i mercaderies—, resulta difícil d'establir, donada la multiplicitat de carreteres d'accés a la comarca i l'existència d'una única línia de ferrocarril. Això no obstant, el tràfic de passatgers i mercaderies entre Vic i l'àrea amb més forta atracció —Barcelona i el seu entorn— és clarament més important en el transport per carretera³.

Aquesta primera aproximació a les infraestructures de transport apunta ja a un fet clau de l'estructura territorial d'Osona: la centralitat de Vic en el sistema de comunicacions de la comarca. Aquesta centralitat es pot considerar des d'una doble perspectiva: d'una banda, com a centre neuràlgic intracomarcal afavorit per la seva capitalitat i di-

namisme socio-econòmic i, d'una altra, des d'un punt de vista de localització geogràfica a cavall entre els Pirineus i l'àrea metropolitana barcelonina i entre el litoral nord català i les comarques interiors.

Tanmateix, el caràcter geogràficament central de Vic suava esmentat és actualment el factor menys determinant de la seva capitalitat. En aquest sentit, val a dir que, si es considera l'element accessibilitat en efectuar una valoració de la xarxa viària com a variable indicativa dels centres d'atracció d'un territori, es poden advertir algunes zones, com ara el Collsacabra, les Guilleries, el Montseny i el Lluçanès, les quals es troben en desavantatge comparatiu envers altres zones de la comarca. Tot i ésser àrees que estan força lluny de Vic, continuen tenint aquesta ciutat com a centre d'atracció, car altres capitals comarcals resulten o bé menys atractius —Berga, Ripoll— o excessivament allunyades —Manresa, Olot, Girona.



directament o indirecta Osona. En concret, i al marge d'obres menors, s'està fent referència a l'ampliació de la N-152 i a la construcció del túnel del Cadí. En el primer cas, és evident la incidència del desdoblament efectuat i previst d'aquesta carretera a Vic i a la comarca en general. En el segon, si hom pensa que les modificacions efectuades en els sistemes de transports i comunicacions d'una zona tenen una incidència important i, a vegades, definitiva en zones que li són properes, es pot pensar que l'entrada en servei del túnel del Cadí fa pocs mesos —en concret el dilluns 29 d'octubre de l'any passat— afectarà la dinàmica socio-econòmica d'Osona.

A partir de l'encreuament de la N-152 amb l'autovia de l'Ametlla, la N-152 s'està transformant de forma considerable perquè s'ha desdoblada. Aquesta millora indubtable de la principal via de comunicació entre Vic-Osona i l'exterior —Barcelona i municipis limítrofs— pot significar un impuls important en la recuperació econòmica d'a-



D'altra banda, aquesta dificultat en l'accessibilitat a determinades zones de la comarca té el seu reflex en les relacions d'Osona amb les comarques situades geogràficament al seu voltant i fins i tot més allunyades. En efecte, l'existència d'una important zona muntanyosa a la part de llevant —el baix Montseny, les Guilleries i el Collsacabra— i una xarxa de carreteres sinuosa juguen un paper determinant en l'estructura de comunicacions d'Osona. Igualment passa amb el Lluçanès, encara que el seu cas és menys accentuat. Així doncs, per exemple, per desplaçar-se de Vic a Lleida o a la Costa Brava cal o bé desviar-se del traçat més recte per poder utilitzar vies més ràpides i segures o bé utilitzar carreteres de segon ordre, lentes i a voltes poc segures.

modificacions en les infraestructures de transport

Són diversos els canvis que s'han produït recentment en les infraestructures de transport per carretera i que afecten

questa comarca, puix que milloraran de forma substancial la seguretat i la rapidesa de les comunicacions, factor clau per al creixement de les relacions econòmiques entre dues zones amb una ja tradicional complementarietat. D'altra banda, la millora en l'accessibilitat implicarà també una millora de les comunicacions amb altres comarques properes i especialment aquelles per on transcorre l'esmentat eix Congost-Ter, malgrat que la incidència sigui evidentment inferior.

Pel que fa al túnel del Cadí, la seva construcció significa també una millora molt important d'un altre dels eixos més importants del sistema viari català, l'eix del Llobregat, que, igual que l'anterior, és una via de comunicació entre els Pirineus i la Regió I. Tanmateix, la novetat en aquest cas rau en el fet que la veritable millora en la comunicació per carretera es produeix entre una banda i l'altra dels Pirineus i, en aquest sentit, significa la superació d'un obstacle fins ara insalvable. A més, la construcció del túnel significa

també la millora dels seus accessos i, per tant, la millora de comunicacions amb les comarques afectades directament.

La importància socio-econòmica addicional que té la construcció d'aquest túnel —obertura d'una via ràpida interior de comunicació amb França, apropament a una extensa àrea esportiva d'hivern— suposa, en principi, la potenciació d'aquest corredor intercomarcal en detriment d'altres zones, com ara Osona, amb unes característiques molt semblants, però que no gaudeixen d'aquest pas privilegiat que enllaça el corredor amb la vessant nord dels Pirineus.

Aquest desavantatge comparatiu queda matisat pel desdoblament de la N-152 en els trams que resten en el recorregut Vic-Barcelona previst en el Pla de Carreteres de la Generalitat, tot i que el túnel de Toses, que sembla que seria una solució adequada al problema plantejat, és, ara per ara, una alternativa poc realista⁴.

En aquesta línia són diverses les actuacions previstes sobre les infraestructures de transport i, malgrat que siguin d'interès supracomarcal, afecten Osona directament. En concret, el Pla de Carreteres apunta cap a l'agencament de la N-152 Vic-Puigcerdà, la construcció d'una autovia Vic-Barcelona i d'una nova carretera Vic-Olot, com també el conegut i polèmic Eix Transversal de Catalunya. Respecte a l'agencament de la N-152 Vic-Ripoll-Puigcerdà, hom pensa que és una obra necessària per al reequilibrament territorial d'Osona i de l'eix Ter-Congost. Així doncs, aquesta reforma implica millores considerables en les comunicacions intra i intercomarcals: intracomarcals, perquè apropa els municipis situats en l'eix del Ter a la capital comarcal, millorant-ne l'accessibilitat; i intercomarcals, car afavoreix les relacions entre Osona, el Ripollès i la Cerdanya compensant, d'alguna forma, la construcció del túnel del Cadí i, en definitiva, la potenciació de l'eix del Llobregat.

Una altra de les actuacions previstes en el Pla de Carreteres és la construcció d'una autovia entre Vic i Barcelona amb un recorregut gairebé paral·lel al de la N-152. L'increment en l'oferta d'infraestructures de transport, que significaria per a Osona l'entrada en funcionament d'aquesta autovia, és evident i més si es té present el desdoblament efectuat i el que està en curs de realització a la N-152. La construcció d'aquesta autovia no es valora tan positivament com altres actuacions previstes, car és necessari valorar de forma precisa la intensitat de trànsit prevista,



LES INFRASTRUCTURES DEL TRANSPORT ASSENYALEN UN TERRITORI MOLT CENTRALITZAT



CAL DESENVOLUPAR EQUILIBRADAMENT TOTS ELS SISTEMES DE TRANSPORT, I NO PAS CERCAR SOLUCIONS PARCIALS

com també tenir present el paper a jugar pel sistema de transport ferroviari avui infrautilitzat⁵.

Pel que fa a la construcció d'una nova carretera entre Vic i Olot i d'un túnel que eviti en bona mesura l'obstacle del Collsacabra, significaria una millora important en l'accessibilitat entre les comarques d'Osona i la Garrotxa i, de forma indirecta, amb altres comarques de llevant. A més, aquest fet afavoriria considerablement l'existència de vies de comunicació adequades en sentit est-oest, alternatives a les ja tradicionals nord-sud.

L'última de les actuacions previstes fa referència a la construcció de l'eix transversal. Sens dubte, la valoració parcial de la necessitat, els efectes i les alternatives d'una via de comunicació tan important per al desenvolupament i millora de la xarxa viària catalana, pot resultar excessivament poc precisa. Ara bé, la valoració efectuada des d'una comarca central d'una via que facilitaria l'accés i establiria contacte amb les comarques situades a llevant i ponent d'Osona (direcció de l'eix transversal), que són precisament les que tradicionalment s'han vist més allunyades per la distància comptada en temps, ha d'ésser necessàriament positiva.

No obstant això, hom apunta alguns elements que relativitzen l'afirmació anterior⁶. En concret s'està fent referència, d'una banda, als territoris que uneix aquest eix, els quals tenen una estructura socio-econòmica similar i, per tant, de difícil complementarietat i relativament escassa relació comercial. A més, el traçat previst soluciona només en part l'accessibilitat intercomarcal, donat que alguns municipis resten en un aïllament comparatiu similar. Tanmateix, aquest aspecte resulta de difícil solució pel fet que el traçat d'una carretera ha de circumscriure's a un territori determinat i, per tant, més o menys proper a uns municipis o altres. Per últim, un altre element a considerar en realit-

zar una valoració d'aquest eix transversal són els efectes mediambientals que es poden derivar de la seva construcció. La riquesa ecològica i paisatgística, especialment de les Guilleries, és un valor a tenir present en qualsevol decisió que pugui alterar el seu equilibri.

Fins ara s'ha estat fent referència únicament al transport terrestre per carretera. Tanmateix, l'altre sistema o forma de transport existent a la comarca és el ferrocarril. En efectuar una anàlisi dels sistemes de transport i dels seus efectes sobre el territori s'han de considerar tots globalment, de forma que no es pugui actuar en un sentit sense tenir-ne present tots els elements.

La presència del ferrocarril a Osona ha estat darrerament en perill de desaparició com a conseqüència del plantejament, per part del govern central, de tancar la línia Barcelona-Puigcerdà. Sembla que la proposta no va prosperar i que el ferrocarril continuarà a la comarca. Així doncs, davant les alternatives d'actuacions en la xarxa de comunicacions del Pla de Carreteres s'ha de tenir present el paper del ferrocarril com un recurs a potenciar i que passa, necessàriament, per una millora del seu estat actual.

S'ha intentat fins ara donar una idea, si més no aproximativa, de quin és l'estat actual i previst de les infraestructures de transport a Osona i com aquestes poden incidir sobre l'estructura territorial i socio-econòmica de la comarca i la seva capital, Vic. D'altra banda s'ha vist també la dificultat de donar resposta als problemes sorgits per les modificacions dels sistemes de transports que afecten Osona directament o indirectament, com a conseqüència de l'existència de multitud de variables i de la necessitat de realitzar una anàlisi integrada. No obstant això, poden apuntar-se alguns elements que s'han de tenir presents en qualsevol anàlisi i valoració del sistema de comunicacions i del seu impacte a Osona:

1. Realitzar una anàlisi global dels sistemes de transport —carretera i ferrocarril— i no fer ni buscar solucions parcials a partir d'un de sol.

2. Valorar tota nova construcció d'infraestructures viàries una vegada es coneixen les possibilitats de millora i capacitat potencial de les vies ja existents, tot efectuant unes previsions realistes d'oferta i demanda de tràfic.

3. Directament lligat amb el punt anterior, analitzar la rendibilitat social de la inversió i, de forma especial, l'impacte mediambiental i ecològic de tota actuació sobre el territori, donant prioritat, evidentment, a aquelles que tinguin un menor impacte.

4. Afavorir la millora de les comunicacions intracomarcals reduint la distància comptada en temps entre les àrees de més difícil accessibilitat de la comarca i entre aquestes i Vic.

5. Igualment, potenciar aquelles actuacions que permetin apropar més Osona a d'altres comarques veïnes de l'est (la Garrotxa i la Selva) i de l'oest (el Berguedà i el Bages) i superar els tradicionals problemes de relació intercomarcal.

IGNASI DELÀS
economista

NOTES

¹V. "El Maresme" a *Arrel* número 9, desembre 1984; "La crisi econòmica al Vallès Oriental" a *Arrel* número 4, octubre 1982-març 1983; i "El Baix Llobregat" a *Arrel* número 2, gener-abril 1982.

²Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. *Mapa Oficial de Carreteras*.

³Pel que fa al tràfic de mercaderies v.: C.E.P. *El transport terrestre de mercaderies a Catalunya*. Barcelona, 1984.

⁴Cal tenir present que la concessió de la construcció del túnel de Toses es va adjudicar a la mateixa empresa que ha construït el túnel del Cadi, la qual es va comprometre a obrir-lo quan l'IMD en el del Cadi fos superior als 10.000 vehicles.

⁵Generalitat de Catalunya. Direcció General de Política Territorial. *Diagnosi Comarcal d'Osona*. Vol IV, Sistemes de transport, octubre 1984.

⁶Generalitat de Catalunya. *Op. cit.*