Dels 50 milions de 1935 als 19.000 milions de 1986.

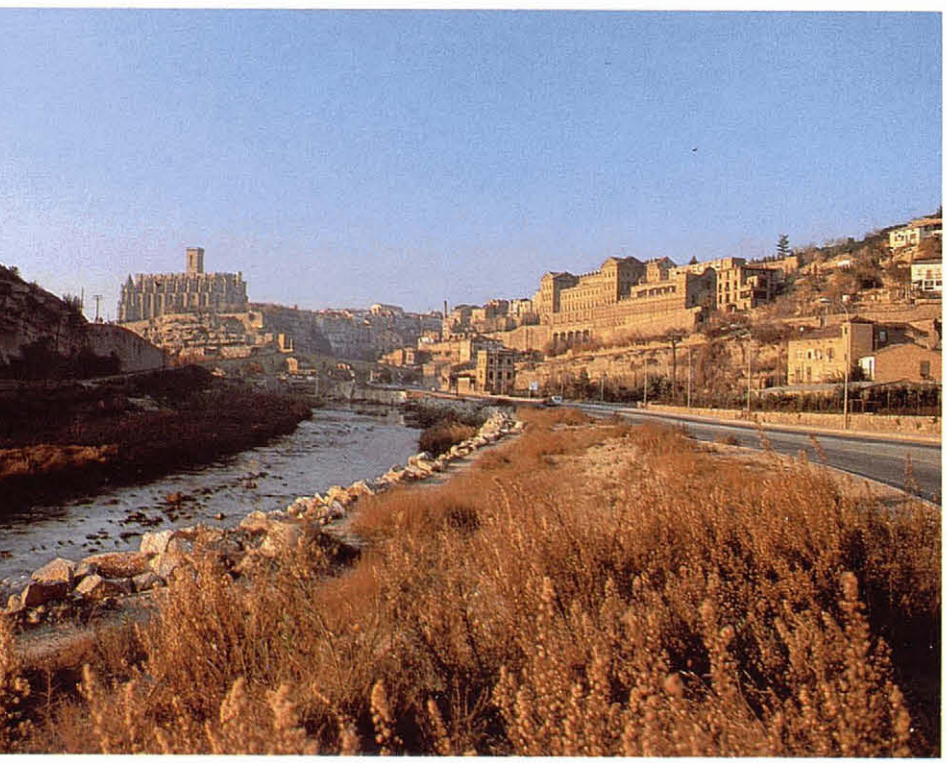
L'autopista Terrassa-Manresa, una decisió històrica.

José M. Milagro



Terme municipal de Sant Fruitós de Bages, on l'autopista Terrassa-Manresa donarà continuïtat, al seu dia, a les connexions amb l'Eix Transversal de Catalunya.

Manresa és el centre de Catalunya i dos enllaços amb l'autopista direccional a Terrassa permetran una comunicació molt més ràpida fins a Barcelona.



Concebuda en el «Pla de Camins» de la Generalitat de Catalunya de l'any 1935 com una de les quatre vies «metropolitanes» i de caràcter «excepcional» de la xarxa viària de Catalunya, l'autopista Barcelona-Sabadell-Terrassa-Manresa encara no té el tram Terrassa-Manresa, la construcció del qual, per concessió administrativa i en règim de peatge, fou autoritzada per un acord del Consell Executiu de la Generalitat de Catalunya en la reunió del 5 de juny de 1986. Aquesta autopista figura també entre les propostes fetes per a la xarxa primària en el «Pla de Carreteres de la Generalitat» actualment vigent, i dels 50 milions calculats per als 55,5 km de l'itinerari Barcelona-Manresa l'any 1935, hem passat als 19.000 milions per als 36,6 km del tram Terrassa-Manresa.

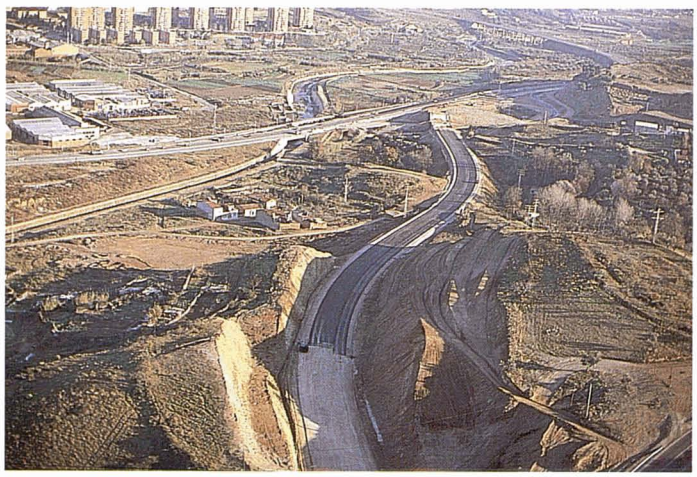
La finalitat de l'autopista Terrassa-Manresa és donar continuïtat a l'autopista Barcelona-Sabadell-Terrassa i connectar, al terme municipal de Sant Fruitós de Bages, amb la carretera C-1411 o l'Eix del Llobregat, amb la N-141 i, al seu dia, amb l'Eix Transversal de Catalunya.

Els primers antecedents històrics d'aquesta autopista es remunten al «Pla de Camins» que, dins el «Pla General d'Obres Públiques», va redactar, sota la direcció del senyor Victoriano Muñoz Oms, la Generalitat de Catalunya entre els mesos de juliol i novembre de 1935. Malgrat que durant els anys 1970-74 va ésser construïda i va

entrar en servei l'autopista Barcelona-Sabadell-Terrassa, de 22 km de longitud, construïda per l'Estat en règim de circulació gratuïta, hem de recordar amb admiració la clarividència del petit equip de tècnics que, amb molt pocs mitjans i a les ordres de l'esmentat Victoriano Muñoz Oms, enginyer de Camins, Canals i Ports que, anys més tard, seria el creador de l'*Empresa Nacional Hidroeléctrica del Ribagorzana* (ENHER), dissenyà la proposta de construcció d'una via que, amb l'atrevit nom de «metropolitana» i amb caràcter d'«excepcional», comuniqués Barcelona amb Manresa a través de Sabadell i Terrassa. Cal saber que aquesta via «metropolitana» era una de les quatre proposades en l'esmentat «Pla de Camins» i l'única que hi és estudiada amb gran deteniment. Les altres tres vies «metropolitanes», també de caràcter «excepcional» o equivalent a les actuals autopistes, eren Barcelona-Masnou, Barcelona-Castelldefels i Tarragona-Reus. El tram Barcelona-Masnou és avui l'autopista Barcelona-Mataró; l'itinerari Barcelona-Castelldefels té un tram d'autopista i un altre d'autovia; i Tarragona-Reus és avui una carretera amb desdoblament de calçada que equival a una autovia. L'actuació que mancava culminar era, per tant, el tram Terrassa-Manresa, tram que, com a continuació de l'autopista Barcelona-Sabadell-Terrassa, havia d'ésser necessàriament una autopista, i que s'executarà més de mig segle després de la proposta que formulà Muñoz Oms en el seu «Pla General d'Obres Públiques. Secció de Camins», l'any 1935. En aquest Pla es justificava la propietat de la paraula «camí» en lloc de «carretera» amb la curiosa declaració següent: «Convé també remarcar que en les nostres nomenclatures no farem figurar el nom de «carretera» puix que el creiem un xic anacrònic en l'època present; sempre parlarem de camins».

Una necessitat raonada i antiga

Per constituir una encertada visió del futur —un futur que hauria



Vista aèria de l'avançat estat d'execució de les obres de la variant de l' A-18 cap a la que serà, abans del 1992, autopista Terrassa-Manresa, adjudicada a l'empresa Ferrovial, S.A. el proppassat dia 18 de desembre.

Segons el resum divulgat al seu dia per la Direcció General de Carreteres de la Generalitat, les dades més característiques de l'autopista Terrassa-Manresa són les següents:

* **Longitud:** 32,655 km
* **Radi mínim:** 300 m
* **Rampa màxima:** 6%
* **Secció transversal:**
  — Mitjana: 6 m
  — Vorals interiors: 2 x 1 m
  — Calçada: 2 x 7 m
  — Vorals exteriors: 2 x 2,50 m
  — Bermes: 2 x 0,50 m
* **Enllaços**
  — 1 Terrassa oest
  — 2 Vacarisses; Semidiamant direccional
  — 3 Sant Vicenç de Castellet; Trompeta direccional
  — 4 Manresa sud; Semidiamant direccional Terrassa
  — 5 Manresa centre; Trompeta direccional Terrassa
  — 6 Sant Fruitós de Bages; semitrèvol
  — 7 Sant Fruitós de Bages-Sallent; Trompeta bidireccional
* **Ferm:**
  — Capa de trànsit: 5 cm de mescla bituminosa tipus D-20
  — Capa intermèdia: 5 cm de mescla bituminosa tipus G-20
  — Base: 10 cm de mescla bituminosa tipus G-25
  — Subbase: 15 cm de material granular
  — Esplanada millorada: 30 cm de material seleccionat
* **Àrea de peatge:**
  L'una en el tronc (P.K. 17,600) i l'altra en el ramal d'accés de l'enllaç a Sant Vicenç de Castellet.

Entre el «Pla de Camins» de 1935 de la Generalitat de Catalunya i la decisió definitiva de la mateixa institució autonòmica ha passat més de mig segle, encara que en la primera ocasió no es va poder dur a terme la construcció total de l'autopista Barcelona-Manresa i en aquesta última i definitiva oportunitat, la Generalitat va obtenir el traspàs de competències en matèria de carreteres entre setembre i octubre de 1980 i a partir d'aquest any va haver de redactar l'actual «Pla de Carreteres». La decisió d'ara és històrica, pels seus antecedents i per la importància de la resolució.

d'haver-se convertit en pretèrit fa molts anys— ens plau de transcriure el text amb el qual l'any 1935 hom raonava la necessitat de l'autopista o «via metropolitana» de referència:

«L'accés a Manresa des de Barcelona es fa dificilíssim per estar aquella població encerclada per la part de migdia per un massís de muntanya sense més sortida que l'angosta i sinuosa del Llobregat. Aquesta realitat és tant més sensible quan precisament Manresa és el centre de Catalunya i ja des d'allí es fa planer d'anar a qualsevol punt dels Pirineus. Si es vol anar en poques hores des de Barcelona a qualsevol punt del Pirineu, no hi ha més remei que cercar una solució que permeti la màxima rapidesa entre Barcelona i Manresa».

«Si a aquestes consideracions, o sigui a la importància de la relació entre Barcelona i Manresa i a la de l'accés al centre de Catalunya per a poder continuar vers els racons de la part septentrional, hi afegim la consideració que es dedueix de la possibilitat d'incloure en el problema les poblacions importants de Sabadell i de Terrassa, derivarem plenament vers la solució de proposar un camí extraordinàriament bo, o sigui, l'establiment d'una via metropolitana que enllaci aquestes quatre poblacions».

«Aquesta via, per a complir amb les finalitats que es dedueixen de l'enraonament anterior, ha d'ésser prevista per a suportar gran trànsit i per a permetre grans velocitats, puix que, de no ésser així no valdria pas la pena de bastir-la».

«Fins i tot, s'ha de pensar si només ha de servir per a automòbils i, com és natural, ha de tenir bona amplada, corbes amplíssimes, pendents molt fluixos, grans alineacions i no ha de tenir cap encreuament».

«A aquests efectes nosaltres hem tantejat, únicament sobre els plànols de l'Institut, un avantprojecte de via Metropolitana d'aquestes condicions i més que per a prejutjar el traçat, que no és possible, per a tenir una idea del cost que aquesta solució podria significar».

«Les corbes mínimes admeses han estat de 300 m de radi, els pendents màxims del 4% i, quant a l'amplada, si bé volíem establir-la a base de dues superfícies de rodament de 6 m separades per un massís de vegetació (per a evitar els enlluernaments) d'1 m d'amplada i vorejada per uns passeigs de 0,50 m, hagut esment de la dificultat del terreny, ens hem vist obligats, per a no sortir de la realitat pràctica, a reduir-la a una amplada de 12 m».

«Del tempteig realitzat, se'n desprèn la construcció de 55,5 km de via Metropolitana, que enclouen 4.900 m lineals de túnel, 5.180 m lineals de viaducte i cinc ponts. El cost obtingut tenint en compte fins i tot les expropiacions es pot xifrar al voltant dels cinquanta milions de pessetes».

El llarg text que hem reproduït amb total fidelitat té prou eloqüència per a poder inferir que es tractava de construir una autopista però que, donades les dificultats del terreny pel qual havia de discórrer el seu traçat i el fet que es proposés que la construcció havia d'ésser a càrrec de la Generalitat, no es podia planificar amb una secció transversal de més de 12 m, la qual cosa significava un avenç considerable en la previsió ja que llavors l'Estat considerava carreteres de primer ordre aquelles que tenien 8 m d'amplada.

També hem de subratllar —i aquí és on l'anticipació de Muñoz Oms dóna més motiu per a la nostra admiració— que les condicions geomètriques del traçat de la via Metropolitana Barcelona-Manresa, tant pel que fa a la planta com a l'alçat, tenen avui plena vigència ja que en l'avantprojecte redactat per la Generalitat actual el radi mínim admès en corbes és de 300 m — el mateix valor establert en el Pla de Camins de 1935— i el pendent màxim és de 6%, mentre que en l'esmentat Pla de Camins era del 4%. Aquesta diferència s'entén perfectament si tenim en compte la potència dels vehicles de 1935 en relació amb la dels que avui circulen però, malgrat això situar el pendent màxim en un 4% l'any 1935 era un propòsit de titans perquè només es podia executar amb la construcció d'un total de 4.900 m lineals en túnels i 5.180 metres lineals en importants obres de fàbrica, xifres que estan molt per damunt de les obres realitzades en l'actual autopista Barcelona-Terrassa i de les que s'han proposat pel tram Terrassa-Manresa.

Un altre antecedent històric de la intenció de comunicar Barcelona i Manresa mitjançant una autopista a través de Sabadell i Terrassa —antecedent molt més proper al nostre temps— és el que consta en l'*«Estudio Previo de la Red Arterial Metropolitana de Barcelona. Planeamiento 1974»* redactat per la *5.ª Jefatura Regional de Carreteras,* del Ministeri d'Obres Públiques, i on s'incloïa l'autopista Barcelona-Sabadell-Terrassa-Manresa amb les funcions bàsiques següents: ***«Acceso hacia la frontera de Puigcerdà y canalizador del tráfico con destino al Pirineo Oriental. En efecto, este tramo forma parte del eje Barcelona-Manresa-Puigcerdà que conectará tanto Barcelona, como la algomeración metropolitana con esta importante zona pirenaica a través del Llobregat y Túnel del Cadí. Cabe señalar, por otra parte, que de realizarse el Túnel de Pimorent, resultaría abierta una importantísima ruta internacional de la cual forma parte este tramo y que conectaría de forma directa Barcelona-París vía Toulouse. Por las mismas razones será el eje básico de conexión del Área Metropolitana con las comarcas de Manresa y Berga».*** Hi va mancar afegir «i la Cerdanya».

Durant el decenni de 1970-1979, comencen a comparèixer en l'opinió pública valuoses referències sobre la necessitat de l'autopista Terrassa-Manresa, sobretot a partir del primer quinquenni, durant el qual el Ministeri d'Obres Públiques va construir l'autopista Barcelona-

Sabadell-Terrassa. D'entre aquelles referències és de justícia destacar les nombroses sol·licituds cursades als organismes competents per les Cambres Oficials de Comerç, Turisme i Navegació de Barcelona, Sabadell, Terrassa i Manresa. Ni el nou accés a Manresa des de la N-II a Abrera per la vall del Llobregat, com a variant d'un llarg i sinuós tram de la carretera C-1311, inaugurat l'any 1974, ni la carretera de Terrassa per la Bauma cap a Manresa, construïda per la Diputació de Barcelona entre 1967 i 1979, es consideraven actuacions suficients per a desestimar la urgència de prolongar l'autopista Barcelona-Sabadell-Terrassa fins a Manresa.

Per fi, el «Pla de Carreteres de Catalunya» redactat pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat l'any 1983 i aprovat per Decret 311/1985, de 25 d'octubre, pel Consell Executiu, inclou entre les propostes de la xarxa primària de Catalunya, l'autopista Barcelona-Manresa. El primer tram comprèn el 2n. Cinturó de Barcelona-Terrassa, per l'Eix Occidental del Tibidabo o túnel de Vallvidrera, i el segon tram és Terrassa-Eix Transversal de Catalunya o Manresa.

Després dels expedients reglamentaris iniciats amb la corresponent ordre d'estudi, dictada el 6 de juni de 1984 per la Direcció General de Carreteres de la Generalitat de Catalunya, l'avantprojecte de l'autopista Terrassa-Manresa quedà redactat l'octubre de 1984, fou aprovat tècnicament el 7 de març de 1985 i, després de ser sotmès a informació pública des de l'11 de maig al 28 de setembre —expedient al qual van concórrer amb el seu suport nombroses institucions i corporacions, entre les quals hom pot destacar les esmentades Cambres Oficials de Comerç, el Consell de les Cambres de Comerç, Indústria i Navegació de Catalunya i els Ajuntaments de Terrassa i Manresa— fou aprovat definitivament el 10 de maig de 1986.

Pocs dies més tard, el 5 de juny, el Consell Executiu de la Generalitat aprovà els Plecs de Bases i de Clàusules Particulars que havien de regir el concurs de construcció, conservació i explotació de l'autopista de peatge Terrassa-Manresa, en règim de concessió administrativa, i el dia 26 del mateix mes es publicava oficialment la resolució del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya per la qual es convocava l'esmentat concurs amb un termini de 90 dies naturals per a la presentació d'ofertes.

Uns moments abans de les 12 h del 25 de setembre de 1986, hora i dia en què el termini expirava, es presentaren a la Direcció General de Carreteres del Departament de Política Territorial i Obres Públiques dues ofertes. Una era formulada per la Caixa d'Estalvis de Barcelona i la Caixa d'Estalvis de Manresa conjuntament, i l'altra, per Ferrovial S.A. L'obertura de pliques corresponent s'efectuà a les 11 h del matí de l'endemà. L'oferta de les Caixes d'Estalvis proposava una inversió total —costos de construcció i financers— de 19.403 milions de pessetes; concessió per un període de 45 anys —termini màxim establert en el Plec de Clàusules Particulars del concurs—, construcció en 47 mesos —un mes menys del termini màxim de quatre anys fixat en el Plec per a la totalitat de l'itinerari que es trobi prestant servei— i les tarifes i peatges indicats en el mateix Plec com a màxims per a les diferents categories de vehicles.

Per la seva part, Ferrovial S.A. proposava una inversió total de 19.150 milions de pessetes; concessió per un període de 35 anys; construcció en 36 mesos i bonificacions en tarifes i peatges que en algun cas arriben al 20%.

Definitivament, el proppassat dia 18 de desembre, l'obra fou adjudicada a Ferrovial, S.A., que s'encarregarà de la construcció, conservació i explotació de l'autopista.

JM.M. □

