

Entrevista

Fou l'Enginyer Director del Pla General d'Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya del 1935.

Victoriano Muñoz:

«L'Obra Pública sempre crea riquesa».

Manel Camps

Fa cinquanta anys, la Generalitat de Catalunya tenia enllestit un Pla General d'Obres Públiques per tal de desenvolupar-lo immediatament, una vegada s'haguessin assolit les competències plenes que, aleshores, l'Administració central li anava traspasant. L'encàrrec l'havia fet el Conseller d'Obres Públiques, Joan Vallès i Pujals, però, dissortadament, fa cinquanta anys també, les esperances d'un futur millor que s'obrien per a Catalunya van quedar escapçades d'arrel.

Avui, mig segle després d'aquella desfeta, quan el nostre país recupera el temps malaguanyat, l'autor d'aquell projecte d'infraestructures per a Catalunya, l'enginyer Victoriano Muñoz i Oms, manté viu el record d'un propòsit col·lectiu que llavors no va poder ser i reporta el testimoni d'un feina feta amb molta il·lusió.

El nostre personatge va néixer a Lleida amb els primers brots de la primavera de l'any 1900. Sense que ell ho sabés, els seus pares ja s'havien fet la il·lusió de convertir-lo en un bon advocat, el qual administraria els béns de la família. Ell, aleshores, era massa jove per a pensar en aquelles cabòries i prou feina tenia amb els deures de l'escola. Però, un bon dia, la tranquil·litat ensopida de la vella capital del Segrià va veure's alterada per la presència sorollosa d'un grapat d'estrangers, els quals, segons deien, venien del Canadà. Déu meu quin enrenou! «Van venir a Lleida —recorda el senyor Muñoz i Oms— amb uns ímpetus extraordinaris a fer les obres de la No-guera Pallaresa i del Canal de Seròs. Treballaven amb una rapidesa a la qual no hi estàvem acostumats. Tothom deia que s'arruïnarien en quatre dies, però el cas és que aquella gent venien a construir embassaments i conduccions d'aigua per a produir energia elèctrica i el que els interessava era posar la seva obra en marxa per poder vendre ben aviat l'electricitat i treure'n un rendiment...»

Tot Lleida va quedar trasbalsada. Homes vestits amb canana i pistola, que pagaven els jornals amb

monedes d'or i que menaven unes baluernes amb rodes sense pneumàtics que arrossegaven tot el que trobaven al davant, els havien envaït. Per a la gent gran, aquells forasters i tot el que passava al seu voltant era un esdeveniment i un motiu de comentari constant. Per a la quitxalla, una atracció que difícilment podia ignorar la seva curiositat. «... Van començar les obres del Canal de Seròs i jo amb la bicicleta anava tot el dia darrera d'ells, a veure el que feien. Aleshores, devia tenir tretze o catorze anys i la feina d'aquells homes em va agradar i ho vaig dir a casa...». Poc s'ho imaginava el senyor Frank S. Pearson quan fundà a Toronto la *Barcelona Traction, Light and Power Company Limited* que la seva societat, a més de donar un impuls cabdal a l'electrificació de Catalunya, seria una escola per a futurs i destacats enginyers. Com en Pearson, tampoc els pares del nostre entrevistat no s'imaginaven que «La Canadenca» tingués la culpa que l'hereu de casa no acceptés cap raonament que no fos el de convertir-se en enginyer.

Treballant a una «Casa de huéspedes»

Tenia setze anys quan ingressà com a alumne intern a una acadè-

mia de Madrid. A ca seva no ho veien prou clar i, potser, en el fons no creien gaire que se'n sortís. Aleshores, la carrera d'Enginyers de Camins, Canals i Ports només podia cursar-se a Madrid, una ciutat de la qual Victoriano Muñoz i Oms recorda la imatge característica dels «chulos y chulas» passejant amunt i avall per la *Plaza del Progreso*, per Lavapiés... En aquell ambient estrany, el jove lleidatà havia d'encarar-se a uns estudis que, si tot anava bé, l'allunyarien nou anys de la seva terra. Però no hi feia res, estava ben decidit a vèncer el repte. Llavors, només una vintena de joves de tot l'Estat tenien accés cada any a l'Escola d'Enginyers. Els alumnes havien de superar una selectivitat molt dura, que, en el cas del nostre protagonista, li suposà tres anys d'esforç. Després d'aquesta preparació, els estudiants tenien davant seu sis anys de carrera.

«Quan vaig acabar els estudis, l'economia del país travessava un moment difícil, com ara —s'afanya a matisar— hi havia moltes demandes de feina, però pocs llocs disponibles. Jo no ho tenia malament, però sempre he estat una persona inquieta i rebel i vaig decidir de fer-me constructor, la qual cosa em va permetre de realitzar tres o quatre obres a Lleida. Malgrat tot, el nomenament d'en Guadalupe com a Ministre d'Obres Públiques va fer que l'economia del país donés un tomb, que s'activessin les obres públiques i, per tant, que hi hagués feina per fer i càrrecs per cobrir. Aleshores, la Diputació de Lleida decidí d'encomanar-me la direcció de les obres de la província i així va ser com hi vaig entrar...».

L'any 1935, el nomenament del qui havia estat un dels darrers consellers de la Mancomunitat de Ca-



talunya abans de la dictadura de Primo de Rivera, Joan Vallès i Pujals, per a fer-se càrrec de la Conselleria d'Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, llavors sota un règim transitori establert arran dels fets del Sis d'Octubre de l'any 1934, seria un fet important dins la història recent del nostre país, que, a més a més, capgiraria la vida i el futur d'en Victoriano Muñoz i Oms.

«Joan Vallès i Pujals tenia una bona visió del futur —destaca el nostre protagonista— com que en aquell moment, els traspasos de competències tot just s'estaven negociant i arribaven en comptagotes, l'home s'estimà més avançar-se als esdeveniments. Què en farem, dels traspasos si no sabem com els hem d'aplicar? Vull que es faci un pla d'actuacions, una proposta ben detallada d'obres públiques a realitzar, va dir. Assessorat per en Frederic Turell, que havia de fer-se càrrec dels Serveis d'Obres Públiques de la Generalitat, va resoldre que fos jo qui m'encarregués del projecte.

La vigília de Sant Joan, em van trucar i em van dir que anés a Barcelona, però que hi anés sense presses, amb el propòsit de

passar-hi una temporada. Només arribar, em van explicar que havia estat designat per a dissenyar un pla d'obres públiques per a Catalunya, s'imagina?» —em comenta. I afegeix— «...en aquell moment em va semblar que ningú no s'adonava de la importància real que tenia la definició d'un pla general que abastés totes les obres públiques que calia fer, però tenia dos o tres mesos per fer-lo i calia posar fil a l'agulla ben de pressa. Ràpidament, vaig constituir un equip molt senzill, però d'una eficàcia extraordinària, ja que penso que el factor home és molt important. Vaig escollir sis o set persones, les quals ni tenien encara el títol d'enginyer, però ja havien fet pràctiques i, sobretot, eren molt treballadors. N'hi havia un de Girona; un altre, de Tarragona; dos més, de Barcelona i un parell més, de Lleida. Tots plegats, ens vam posar a treballar en un pis de l'edifici, que hi ha en el número cinc del carrer de Sant Honorat, el qual, deien, era una «casa de huéspedes».

Un pla ambiciós per a una Catalunya nova.

El projecte estava en marxa. El 17 de juliol de 1935, es publicà al

Diari Oficial l'Ordre per la qual s'encarregava la redacció de l'esmentat estudi. El nostre protagonista, com a Enginyer encarregat del Pla, defugia la idea que el treball de planificació es reduís només a fer un pla per a sortir del pas, o bé a presentar un senzill catàleg d'obres.

En aquells anys, l'economia de Catalunya es caracteritzava per una indústria molt localitzada i específica i, per tant, sabia que les obres públiques podien ser un motor econòmic important per a crear feina i, també, per a engrescar tots els àmbits de la potencialitat del país. Amb aquestes idees bàsiques, Victoriano Muñoz i Oms presentà una proposta de treball que fou acceptada.

— Quins criteris va tenir en compte? Quines prioritats volien atendre?

«Sobretot, volia que fos un pla ambiciós, amb projecció de futur, el qual tingués un abast molt ampli, tant com es pogués. Per treballar millor, havíem definit dues grans agrupacions: les comunicacions i l'aigua. Dins l'àmbit de les comunicacions hi incloïa les carreteres, els telèfons, els ferrocarrils, els aeroports, i els ports marítims. En l'altre, la regularització, les obres, els regatges i els aprofitaments industrials de l'aigua. A més a més, per a mi, era molt important que la feina no es convertís en una rutina, havíem d'evitar de deixar-nos portar per tot el que s'havia dit i fet fins aleshores, calia fer un treball seriós de baix a dalt, partint de zero totalment».

— Quines dificultats comportava?

«Sens dubte, el problema més greu va ser el de poder trobar les fonts d'informació. Pensi, per exemple, que quan buscàvem un consum qualsevol només hi havia referències de les cavalleries i de la quantitat de collars que duïen. Nosaltres, però, havíem de planificar-ho tot pensant en vehicles de motor, en consum de benzina...

Una altra dificultat important era l'absència de qualsevol tipus

de carta geogràfica. No hi havia un mapa de Catalunya. El primer que calia, doncs, era situar tots els accidents geogràfics dins un mapa. D'aquesta manera, i mentre treballàvem en el Pla, vàrem fer el mapa de Catalunya de l'escala 1/200.000, com a element completament accessori i circumstancial, però imprescindible per a la tasca que feiem».

— Com ho van anar solucionant?

«Les carreteres, per exemple. En aquell moment hi havia nou jurisdiccions de carreteres i, a més a més, moltes vies començaven en una província i s'acabaven en una altra o no acabaven enlloc. Calia posar ordre i fer una feina coordinada. Per aquest motiu, interessava l'organització provincial, però, sobretot, l'organització de les comarques.

Hi havia comarques que estaven deixades de la mà de Déu feia molts anys i calia trobar la forma d'equilibrar-les. La comissió que encapçalava en Pau Vila treballava aleshores la divisió comarcal de Catalunya, però no l'havia enllestida i jo no podia perdre temps. Què podia fer per tal d'obtenir dades? Com que les comarques s'avenien, més o menys, amb els districtes judicials, i allí sí que hi havia dades, vam poder obtenir el cens d'habitants, la superfície, les carreteres que tenia, quines eren les més importants i els coeficients corresponents de cada comarca...».

La planificació, però, comprenia més aspectes: la situació de les fonts de riquesa, dels mercats, dels balnearis, dels monuments històrics d'interès turístic, de les muntanyes i dels colls per a superar-les. L'obtenció de totes aquestes dades permetia poder endegar un pla, en aquest cas, de carreteres, amb garanties d'èxit.

«Un pla de carreteres —continua el senyor Muñoz i Oms— té dos caràcters: l'orgànic i el funcional. Vostè pot presentar un esquema, una xarxa, però després li ha de donar unes funcions i els mitjans necessaris per a

desenvolupar-les. Atenent a això, vam veure que hi havia una sèrie de carreteres que enllaçaven els punts neuràlgics, les quals, en aquells moments, i per qüestions polítiques, no em vaig atrevir a qualificar de «nacionals», sino que en deiem «generals». És a dir, la xarxa bàsica que unia les capitals de província i els punts neuràlgics del país. En segon lloc, les carreteres comarcals, que enllaçaven poblacions que eren cap de partit i els indrets que, en general, tenien molt moviment. Finalment, les carreteres locals i, dins d'aquestes, les carreteres d'interès turístic i l'enllaç amb els pobles incomunicats. Aquesta xarxa ha durat cinquanta anys i em penso que encara és la mateixa que vam definir. Actualment, s'hi han fet les modificacions que eren necessàries per a adequar-la, com és natural, però és la mateixa».

L'equip que encapçalava el senyor Victoriano Muñoz i Oms va treballar de valent i, al cap de tres mesos, el Pla de Camins, que s'inclouia en el Pla General ja era enllestit. A començament de desembre, va presentar-se a la premsa. Però, al marge de les carreteres, hi havia més prioritats...

«... al mateix temps que féiem una cosa, tiràvem endavant les altres. Una de les iniciatives que ens proposàvem era la referent a comunicacions telefòniques. Ha de tenir en compte que, per exemple, a Girona no n'hi havia, de telèfons. El centre de Catalunya n'era pràcticament buit perquè hi ha via hagut el monopoli de la Telefònica i només s'havien preocupat de trobar la màxima rendibilitat i, per tant, només es preocupaven de proveir-ne les capitals, però no els interessaven prou els pobles. Per aquest motiu, vam fer un estudi molt detallat per tal de definir un Pla de Telèfons per a Catalunya...».

— Quin n'era el seu objectiu i quines dificultats van tenir?

Nosaltres ens vam proposar que a Catalunya hi hagués un telèfon a cada tres o quatre quilò-

metres, però ens van trobar que hi havia un monopoli i no teníem llibertat d'actuació. Malgrat tot, estudiant molt bé la legislació vam trobar una escletxa per la qual podíem penetrar i treballar. Aleshores, vam parlar amb els de la Telefònica i, efectivament, amb uns tècnics americans vam arribar a un acord per tal que dissenyessin el projecte d'actuació a càrrec nostre. Un mes abans de la guerra, teníem el contracte signat...»

— I els ferrocarrils?

«En ferrocarrils no hi havia gaire per fer. Calia millorar els ferrocarrils petits que existien i acabar de traçar que s'havia iniciat entre Lleida i Saint Giron, llavors aturat a la Pobra de Segur. En aquell moment, havia estat signat un Tractat internacional per a posar en marxa tres ferrocarrils nous per unir França i Espanya, al marge dels de Portbou i Irun. Aquests eren: Canfranc, Saint Giron i Puigcerdà. Van fer els altres dos, però encara no s'ha fet el de Saint Giron».

De fet, el meu propòsit era el de fer arribar el tren fins a la Pobra de Segur i, després, tractar de substituir el tram que restava, que era molt difícil d'executar, per una carretera de primer ordre que seguís el curs de la Noguera Pallaresa, passant per Esterri d'Àneu, Isil i Alòs d'Àneu i arribar fins a la Val d'Aran pel pla de Beret, amb un ramal cap a França, amb la qual cosa els francesos estaven d'acord. A més a més, la carretera era dos-cents setanta mèters més baixa en relació amb el nivell del mar que no pas l'actual del Port de la Bonaigua, i això, a aquelles alçades, es nota, sobretot a l'hivern».

L'aigua, una riquesa poc aprofitada

Al marge d'aquestes actuacions principals, l'equip dissenyador del Pla d'Obres Públiques va preveure més iniciatives a desenvolupar: ports marítims i rutes aèries i aeroports. Malgrat tot, el nostre protagonista no se n'està pas, de

qualificar-les com a un «divertiment», ja que, per a ell, sobretot eren fonamentals les carreteres i els telèfons, perquè totes dues coses haurien canviat totalment Catalunya.

Victoriano Muñoz i Oms tenia llavors trenta-sis anys. Els seus «mes-tres» —no ho oblidem— havien estat els enginyers de «*La Canadencia*», els quals havien vingut a Catalunya per tal de «dominar» l'aigua. Potser per això, l'aprofitament de l'aigua ha estat sempre la seva gran dèria. Ja ho diu ell: «... si les carreteres m'han fet il·lusió, l'aigua m'ha fet una il·lusió fenomenal, perquè per a mi l'aigua és fonamental». Per això, les obres hidràuliques —les competències de les quals encara no havien estat traspassades a la Generalitat de Catalunya quan es produí l'aixecament militar contra la República— van ser un dels aspectes que el nostre protagonista va planificar amb més detall, si més no per l'atracció que en ell despertaven.

«El primer que vam fer va ser estudiar els rius que tenim a Catalunya. En tenim de petits, generalment es troben cap al nord, excepte el Ter. Després, al centre, el Llobregat, que és poca cosa. A Tarragona, els rius són pobres, perquè no tenen conca ni captació. A Lleida, però, hi tenim els rius grossos.

Vam analitzar amb detall tots aquests rius. Vaig tenir la sort de trobar un estudi fet per Lorenzo Pardo sobre la conca hidrogràfica de l'Ebre, el qual em va servir per a treure dades vàlides per a calcular els aforaments de tots els rius, els seus règim; si hi havia sequies o no n'hi havia, la capacitat d'emmagatzement i saber el lloc on es podien fer les preses, tenint en compte la part geogràfica i la part geològica, que és importantíssima.

El que calia aconseguir era de no malmenar l'aigua. Havíem de regularitzar els rius per tal de definir quins regatges i quins abastaments es podien fer. Finalment, calia estudiar el potencial energètic dels cabals.

— Tots aquests estudis previs, com es van concretar?

Vam preveure un sistema fluvial per a regularitzar tots els rius. El Muga, el Fluvià, el Ter, són força bons i, com que plou més, la qüestió dels regadius no era tan important, potser es podia fer alguna actuació a la part del Vallès Oriental, al Tordera per atendre la zona propera a Granollers. El Llobregat em servia de molt poc. Ben mirat, potser el vaig menysprear massa, per a mi era una clauveguera on anava a parar tot. El sistema gran, els rius més magnífics són els lleidatans: el Segre, la Noguera Pallaresa, la Noguera Ribagorçana, això comencen a ser rius, els altres són... riuets.

— Que vostè és lleidatà, no ho pot amagar...

Sí, sóc lleidatà, però això no hi té res a veure. No compari «lo» Segre, que pot donar setanta o vuitanta metres cúbics per segon amb el Ter, que és molt bo i en dóna setze o el Francolí, que només en dóna un. És vergonyós que el millor riu que tenim, que és el Segre, només tingui un embassament, el d'Oliana, que és una capsa de mistos. Han passat cinquanta anys i no s'ha fet res. Allí, jo hi preveia tres pantans: el de la Clua, que ara en diuen de Rialb; el de Tres Ponts, que el vaig descobrir jo i arribaria fins a Adràll; i un altre a la Cerdanya, a Martinet potser, no recordo... però es va fer el d'Oliana. Cinquanta anys després, les aigües del Segre van al mar sense aprofitar-se prou, tot per una qüestió política de baixa categoria. Jo, abans del pantà de Rialb, faria el de Tres Ponts, per la senzilla raó que, abans de regularitzar el curs més baix, s'ha de regularitzar el més alt.

Com que d'aigua, per a totes les nostres necessitats, no en tenim prou, caldria fer una xarxa de rius i transvasar les aigües de un costat a l'altre i, així, es resoldria el problema de l'abastament d'aigües a Barcelona i Tarragona. Pensi, a més a més, que s'ha de regar el Camp de Tarragona, les Garrigues, la Segarra i l'Empordà. Es va aconseguir de portar l'aigua del Ter cap a Barcelona, però el

que no s'ha fet és donar l'aigua als pobles de Girona en compensació i tampoc no se n'han regularitzat els seus rius.

L'aigua dels rius de Lleida aniria una part a Barcelona i una altra al Camp de Tarragona. Ara bé, si hi havia un any de sequera, es feia un transvasament amb els rius de Girona i les aigües de Barcelona anaven totes a Tarragona. Si calia, tot plegat es podia completar amb l'aigua de l'Ebre. Però, encara que vaig ser dels primers a parlar de les possibilitats de l'Ebre, també crec que no s'ha d'exagerar. Crec que el transvasament d'aigua es pot ben retardar perquè les aigües de l'Ebre, per a dur-les a Tarragona o a Barcelona, s'han d'eleva i això suposa un consum d'energia elèctrica molt important quan, en realitat, l'aigua es pot dur rodada del Pirineu. Jo només preveia utilitzar l'aigua de l'Ebre una vegada fossin ateses les seves necessitats, és a dir, quan tots els seus terrenys estiguessin ben regats. L'Ebre, l'hauríem de tenir com a reserva.

Fa setze anys, el senyor Victoriano Muñoz i Oms —Don Victoriano, que li diuen— es retirà. Qui havia estat l'Enginyer encarregat del Pla General d'Obres Públiques de Catalunya de l'any 1935, l'home que dibuixà el primer mapa topogràfic de Catalunya; que projectà les primeres autopistes i els primers eixos circulatoris per a la xarxa bàsica de carreteres; que planejà l'aprofitament integral del riu Noguera Ribagorçana; que, anys més tard, dissenyaria el Pla Nacional de Carreteres d'Espanya i el Pla d'Aigües de Catalunya de l'any 1957, havia decidit de posar un punt i apart en la seva vida inquieta. Des d'aleshores ençà, el nostre protagonista viu relativament allunyat de tot allò que fou la seva vida. Ell ha tingut la sort de viure de la vora una de les etapes més reeixides i esperançades de la nostra història i ara, cinquant anys després, és un testimoni d'excepció del redreçament nacional de Catalunya, en el qual juguen un paper decisiu la política territorial i l'obra pública. **M.C.** □