

Memòria

de l'arxiu J.M. Milagro

L'únic eix possible fa 13 anys

El gener de 1982 -un any i deu mesos després de les primeres eleccions autonòmiques- el periodista Josep Maria Milagro publicava a "La Vanguardia" una sèrie de cinc articles sota el títol genèric "Fort impuls de la Generalitat a les carreteres". L'últim d'aquells articles feia referència a un projecte de condicionament de la N-141 entre Aguilar de Segarra i Manresa, tram de 18 km inclòs en el futur eix Transversal que només seria construït en part, perquè aviat el Departament de Política Territorial i Obres Públiques va abordar de cap i de nou, i amb un plantejament més ambiciós, d'acord amb les directrius del Pla territorial de Catalunya, la planificació de l'itinerari.

Al principi del 1982 semblava, però, que l'eix es construiria sumant trams de la N-141, adequadament condicionats, i altres trams de nova construcció allí on la N-141 havia quedat per fer. Josep M. Milagro comentava que "d'aquell eix Transversal-autopista de 1977, somni màxim des del qual hem de tornar a la crua realitat, queda tan sols la probabilitat que es condicioni i acabi el traçat de la carretera N-141, un itinerari de 120,1 km construïts i 39,7 per construir. És realment l'únic eix Transversal possible en les actuals circumstàncies econòmiques, circumstàncies que no sembla que hagin de modificar-se a breu termini". Insistia més endavant el periodista: "La Generalitat de Catalunya està disposada a condicionar la N-141 -considerada definiti-

vament com l'únic eix Transversal possible a hores d'ara- i a donar-li la categoria que mereix en el mapa viari del territori català. El condicionament inclou, per descomptat, construir els trams que falten".

Per començar la construcció d'aquell "únic eix possible", l'octubre de 1981 es va aprovar tècnicament i va sortir a informació pública un projecte per al tram Aguilar de Segarra-Manresa, amb una inversió prevista de 280 MPTA. El tram tenia una longitud de 18,5 km, 12,6 dels quals eren de nova construcció, des de Rajadell fins a la nova ronda de circumval·lació de Manresa. Els 6 km restants, entre Aguilar de Segarra i Rajadell, aprofitaven la carretera que ja hi havia, el traçat de la qual s'havia de millorar.

Mentrestant, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques treballava en el Pla de carreteres, que va quedar redactat el 1983. El Pla, d'acord amb les directrius i l'esquema del Pla territorial de Catalunya, assignava a l'eix la triple funció de millorar l'accessibilitat general, descongestionar les vies costaneres i possibilitar la vertebració de les ciutats de la Catalunya interior. Cap d'aquestes funcions no es podia satisfer amb un simple condicionament de la N-141. Per tant, l'eix actual segueix un nou traçat, ja que la condició de via ràpida fa que les carreteres que hi havia no fossin aprofitables a causa de les exigències dels radis de curvatura i dels pendents. ■

