

La Guilleria treu el nas al món exterior

Miquel Torns

Històricament, les comunicacions han estat l'assignatura pendent a les Guilleries i la raó principal perquè hagin mantingut un estat de conservació admirable, lluny de la degradació que, de la mà de l'home, han patit altres espais naturals. Tots els intents de travessar-la, d'est a oest o viceversa, ja sigui amb una carretera o una línia de ferrocarril, havien tingut com a referència, com recullen Emili Rams i Josep Tarrés en la monografia publicada en els Quaderns de la Revista de Girona, el curs que segueix el riu Ter, l'anomenada ruta dels pantans, en el límit amb el Collsacabra, des de la plana de Vic fins arribar al Pasteral i la vall d'Anglès, passant per Susqueda i Querós.

Curiosament, l'únic projecte que ha cristal·litzat, l'Eix Transversal, ha deixat de banda el curs del Ter per desplaçar-se més al sud, donant preferència als arguments socials per damunt dels geogràfics, i lligant poblacions com Espinelves, Arbúcies i, sobretot, Sant Hilari Sacalm, que a pesar de les millores del principi del segle XX arran de la descoberta i utilització pública de les aigües picants, continuava lluny de tot arreu. El primer traçat de l'Eix, aprovat el 10 de maig de 1976, continuava contemplant la vall del Ter com la ruta ideal per unir el tram Vic-Girona, el més complicat de tot un projecte destinat a equilibrar el territori unint Girona amb Lleida. Un any després, el 7 de juliol de 1977, va aparèixer al BOE l'ordre que sotmetia a informació pública el traçat de l'Eix, però mai no es van iniciar les obres.

Amb la recuperació de la Generalitat i els traspasos de competències, el projecte va agafar un nou impuls i es va incloure en el pla de carreteres redactat pel Departament de Política Territorial el 1985. En aquesta fase, el trajecte Vic-Girona, el que traspasa les Guilleries, va ser de nou motiu d'un profund debat i gràcies a les pressions exercides des de Sant Hilari i altres poblacions (l'alcalde Rossell hi va tenir un paper destacat) es va reconsiderar el traçat anterior. Finalment, el 1989, el Consell Executiu va optar per la solució sud, més llarga però amb un major rendiment social i un

menor impacte ambiental que la ruta dels pantans. 11 viaductes i 6 túnels van ser necessaris per travessar les Guilleries, es van plantar 248.00 arbres i arbusts (la majoria van morir poc després) i es va practicar l'hidrosembra a 1.894.000 metres quadrats, un esforç que no sempre va fructificar.

L'Eix Transversal ha estat, molt probablement, l'obra amb més inauguracions d'aquest últim quart de segle. A cada tram que es finalitzava, els polítics de torn aprofitaven per fer-se la foto i tallar la cinta. Des del 22 de maig de 1993, en què el president Pujol va estrenar el primer tram a l'entorn de Santa Coloma de Farners, fins al 12 de desembre de 1997, en què es va inaugurar definitivament, es van succeir una infinitat de desplegaments polítics i mediàtics. El 28 de desembre de 1995 s'obria al trànsit el tram entre Santa Coloma de Farners i Vic, el que ara ens interessa, ja

L'Eix Transversal.





L'Eix Transversal a Espinelves.

que travessa les Guillerries. Les expectatives econòmiques que despertava aquesta nova via de comunicació eren enormes i qui més qui menys es preparava per rebre els allaus de visitants que havien de venir. A Espinelves, que tan sols figurava en el mapa una setmana a l'any, es disposaven a obrir de nou una fonda tancada des de feia més de vint anys. El turisme rural, la gran salvació pels llocs on no hi ha res millor, era presentat com un gran eix de desenvolupament per a la comarca. Sant Hilari i Arbúcies també es fregaven les mans, mentre a Osor llançaven el crit al cel atemorits de quedar-se al mig d'una carretera que no portaria enlloc.

Mesos després d'aquesta obertura, l'alcalde d'Osor, Isidre Font, es lamentava de la situació en què es quedava el poble, al mig d'una carretera sense trànsit, i assegurava que la davallada demogràfica que pateix la població no faria més que augmentar. Xavier Rossell, alcalde de Sant Hilari, assegurava que la nova carretera era una millora qualitativa en tots els sentits i només el preocupava l'excessiu trànsit de camions que hagués de suportar. Des de Santa Coloma, Antoni Solà afirmava que l'eix reforçava la capitalitat de Santa Coloma de Farners i constatava un augment de visitants els caps de setmana. La seva gran aposta, però, era la consolidació de la zona industrial que s'estava projectant. Jaume Soler, alcalde d'Arbúcies, reconeixia les millores que aportava l'eix, però assegurava que sense propostes interessants per part dels municipis la iniciativa privada no seria cap solució miraculosa. Finalment, el que es mostrava més entusiasmat amb la nova

carretera era Eudald Formatgé, alcalde de Viladrau, que manifestava que els visitants de cap de setmana havien augmentat entre un 10 i un 15%, el que es traduïa en beneficis per al comerç local i el ressorgiment municipal. «Els pobles petits», assegurava, «hem notat més que els grans que la carretera funciona, ja que érem els més mal comunicats».

És evident que l'eix ha incrementat els intercanvis entre Vic i Girona, ha facilitat als d'Osona l'accés al mar i els camions carregats de porcs no paren de baixar fins a Santa Coloma de Farners per dirigir-se cap a la Garrotxa. Els pobles de la zona Guillerries-Montseny han millorat sensiblement el seu lligam amb l'exterior, les empreses, embotelladores principalment, tenen més facilitat per treure el seu producte i els visitants de cap de setmana estalvien temps per arribar al lloc de destí. Amb tot, les xifres estadístiques no indiquen pas que en els darrers cinc anys hi hagi hagut un canvi de rumb en totes aquestes poblacions, ben al contrari, les tendències són les mateixes que en molts altres llocs, i en alguns casos més accentuades.

A Sant Hilari Sacalm hi ha 5.081 habitants, en dades del 2002. Entre el 1991 i el 1996 va augmentar en 360 persones mentre que després del 96, amb l'eix funcionant, s'ha incrementat en 17. Arbúcies presenta unes xifres radicalment diferents, ja que en el primer lustre va veure com perdia 233 persones mentre que del 1996 fins el 2001 en va augmentar de 891, fins arribar als 5.208 actuals. A Santa Coloma, les variacions de pobla-

ció han estat constants a l'alça al llarg de tota la dècada dels noranta. Si ens atenem a la variació de l'índex de l'activitat comercial minorista, mentre Santa Coloma augmenta un 9,8% entre el 96 i el 2001, a Arbúcies baixa un 2,2% i Sant Hilari presenta un 5,7% també negatiu. Viladrau, en els darrers cinc anys ha augmentat lleugerament la població, de 861 a 879 habitants, mentre que Espinelves no s'ha mogut i Osor ha baixat de 480 a 457 habitants. Com es pot comprovar, en les poblacions de la zona Montseny-Guilleries afectades més directament per l'eix transversal hi ha xifres per a tots els gustos i, tot i que no parlen de cap reacció eufòrica, almenys en alguns casos s'ha trencat la tendència a la baixa. A Osor, les previsions pessimistes de l'alcalde no s'han acomplert i la població n'ha sortit reforçada com a destí de cap de setmana. Tot i el seu aïllament, a hores d'ara és molt difícil trobar una casa en venda. Altres pobles fronterers de les Guilleries, com Anglès, la Cellera o Amer, tampoc presenten xifres gaire optimistes tant pel que fa a demografia com a l'activitat econòmica, però tot això té més a veure amb la crisi de la indústria tèxtil i de la fusta que sacseja de valent aquesta zona de la vall del Ter en els últims anys.

A deu anys vista de la inauguració del primer tram i a cinc de l'última i definitiva inauguració (de moment!) el debat no és si l'eix ha ajudat a incrementar o no els intercanvis socials i econòmics entre les zones ara més accessibles ni si els pobles de les Guilleries han millorat substancialment. El debat se centra en la pròpia infraestructura, en si és suficient o bé ja resultava esquivada des del dia de l'última inauguració, i en la seva perillositat. Es parla de desdoblant-lo en alguns dels trams més conflictius, desdoblament que no afectaria la zona de les Guilleries ja que, segons sembla, el cost econòmic i ambiental és massa elevat.

A començament del 2003, 11 milions de turismes i més de 4,5 milions de camions havien fet servir l'eix transversal, una relació de més d'un camió per cada tres turismes, el que el converteix en una carretera perillosa, tant pel trànsit com pel traçat, que fa impossible els avançaments en molts trams. Aquesta perillositat

queda ben reflectida en els 89 morts que havien provocat els accidents a l'eix a final del 2002, que el porten a encapçalat el rànquing de mortalitat -no de sinistralitat- de les carreteres catalanes. El seu desdoblament en el tram que travessa les Guilleries té partidaris, especialment els partits de l'oposició, alguns dels responsables dels municipis per on passa i, previsiblement, bona part dels d'usuaris i detractors com els ecologistes de l'ANG (Associació de Naturalistes de Girona), que consideren que l'ampliació de la carretera en zones orogràficament tan complicades com les Guilleries requeriria talussos i terraplens tres vegades més grans dels que ara hi ha, el que comportaria un greu impacte ambiental a la zona. Aquests, es mostren més partidaris de limitar la circulació de camions amb l'establiment de peatges o la prohibició directa de circulació als vehicles de gran tonatge.

La cara més positiva d'aquesta nova infraestructura queda reflectida en un estudi elaborat per la Cambra de Comerç de Girona, a final del 2001, en el qual s'assenyala que el 60% dels municipis situats a menys de 15 quilòmetres de l'Eix Transversal consideren que el seu impacte ha estat positiu. Aquest estudi revela que les empreses del sector serveis i les activitats vinculades al turisme s'han vist beneficiades amb un augment de visitants gràcies a la nova carretera, oficialment la C-25. El traçat ha repercutit positivament en la indústria, especialment en els municipis que superen els 4.000 habitants. Més de la meitat de les empreses industrials enquestades asseguraven que gràcies a l'Eix han incrementat les seves vendes, un increment que se situa entorn del 3,1%. Tot i que els d'Osor no opinin exactament igual, sembla que l'ancestral problema de comunicacions que afectava l'àrea de les Guilleries ha quedat en bona part resolt gràcies a la carretera que més tema de conversa ha donat en l'últim quart de segle. Caldrà esperar i veure com afecta tot això un dels espais naturals més ben conservats de Catalunya, un espai que fins fa poc es conservava tot sol.

Miquel Torns és periodista.

