

L'hora dels faraons

Des que la Generalitat n'apròvava la construcció, ara fa any i mig, l'autopista Terrassa-Manresa no ha deixat de generar polèmica. Ara, són els pagesos del Bages els que amenacen d'aturar-la. Amb una por al cos: la repetició futura dels aiguats catastròfics que han negat la Ribera del Xúquer.

Raimon Aymerich

En un principi, tothom era feliç, plovién les adhesions i l'avantprojecte va rebre el suport de la pràctica totalitat d'entitats econòmiques del Bages. L'ajuntament manresà, aleshores governat pel socialista Cornet, ja es veia amb un munt d'empreses instal·lant-se a la ciutat. Amb el Túnel del Vallvidrera al darrere, i amb el del Cadí més amunt, l'eix viari de la Catalunya interior semblava definitivament en marxa. No hi feia res que amb prou feines es guanyessin cinc minuts de temps, i que el preu d'aquest estalvi fos de més de 400 pessetes, que és el que costarà el peatge. Era una obra necessària.

Les protestes van ser mínimes. Uns quants pagesos de Viladordis —localitat propera a Manresa— que es van molestar per esbrinar per on passaria l'autopista. També, és clar, els quatre ecologistes de sempre, entestats a demostrar que això de les autopistes ja no es porta i que n'hi havia prou eixamplant l'autovia existent. En darrer terme, els centres excursionistes de cada poble, que preveïen una profunda transformació de l'entorn paisatgístic de la zona. La balança era clara: calia construir l'autopista. I així es va fer: al juny de 1986 la Generalitat donava l'aprovació al projecte, amb un pressupost previst entre els 12.000 i els

17.000 milions de pessetes, adjudicats en règim de concessió per un temps de 45 anys, i amb un acabament màxim de les obres per al 1989.

El que va venir després ja no va ser, però, tan clar. Corria el mes d'octubre de 1986 i les dues societats que s'havien interessat pel projecte —ACESA i Túnel del Cadí, SA— feien figa i no presentaven cap oferta. Mentre que ACESA ni tan sols va arribar a fer un estudi de viabilitat del projecte, el consell d'administració del Túnel del Cadí, SA, acordava de no intervenir en el concurs per la inflexible actitud de la Caixa de Pensions, accionista principal de l'empresa. Els raonaments utilitzats pels dirigents de la Caixa per justificar la negativa van sonar encara més malament a les orelles de la Conselleria d'Obres Públiques: la Caixa no veia viable el projecte.

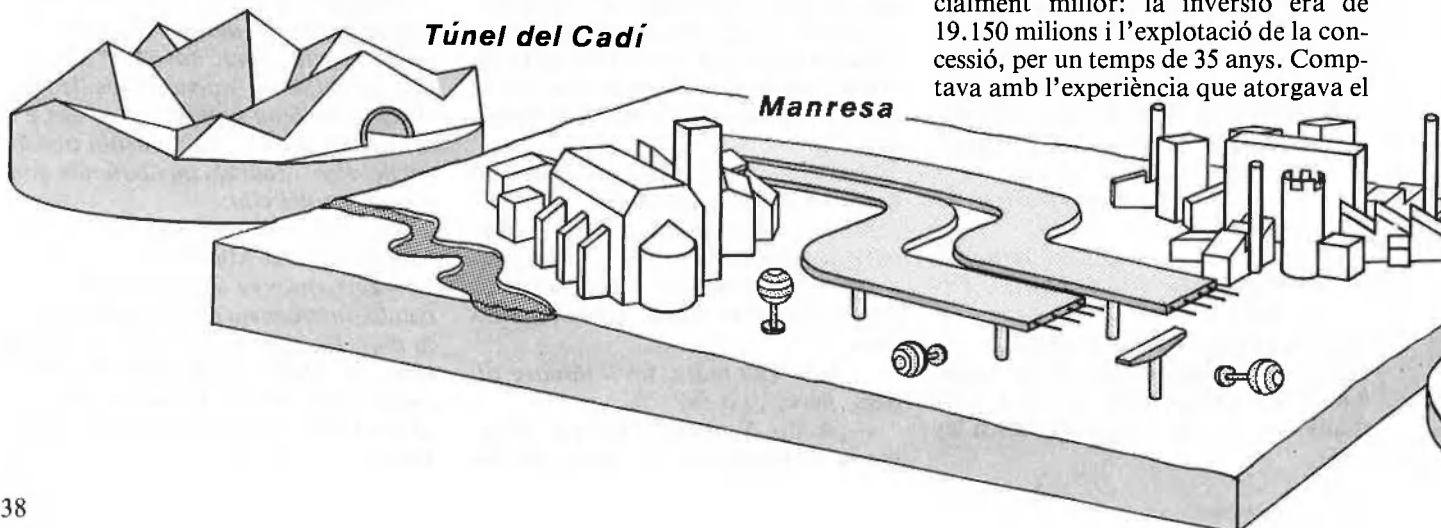
Per un sí o per un no

Va ser aleshores que va fer aparició Ferroviaria. Faltaven poques hores per tancar el termini d'ofertes quan un executiu de l'empresa feia entrega d'un document de sis folis on s'exposaven les condicions del projecte. Minuts abans, i en un darrer intent per evitar que el concurs quedés desert, la Caixa de Barcelona i la Caixa de Manresa presentaven també la seva oferta. El projecte de les Caixes preveia una inversió de 19.403 milions de pessetes i



una explotació de la concessió per 45 anys. Era una proposta realista a la qual s'havien sumat la Diputació, les Cambres de Comerç de Barcelona, Manresa i Terrassa, l'Ajuntament de Manresa i, en un darrer moment, Caja Madrid i el Banc de Sabadell. Era exactament això: fer pinya per tal de salvar el projecte i evitar la catàstrofe provocada per la insospitada negativa de la Caixa de Pensions.

L'oferta de Ferroviaria era substancialment millor: la inversió era de 19.150 milions i l'explotació de la concessió, per un temps de 35 anys. Compartava amb l'experiència que atorgava el



Autopista Terrassa-Manresa: les queixes han arribat posteriorment.

milions —quasi un terç del pressupost. Que la Generalitat es decidís per assumir un risc tan elevat i el fet que Santiago Trias de Bes —membre del gabinet de Jaume Camps, home de Ferroviaria a Catalunya i diputat convergent— esdevingués secretari de la nova empresa van fer pensar que la decisió havia estat més política que tècnica. Per acabar-ho de rematar, el negoci de la constructora fou tan suculent que creà escola: les constructors catalanes pressionaren el govern per tal d'avançar l'avantprojecte d'una altra autopista, la del Garraf.

Comencen les obres

Al juny de 1987 començaren les obres. Des d'aquest dia, no han deixat d'arribar queixes. A cada tram obert per Ferroviaria, les poblacions afectades n'han rebut les conseqüències. L'empresa ha plantejat l'obra com una carrera contra el temps: cal acabar l'obra abans del 1989 i, a més, cal reduir despeses. S'hi treballa dia i nit, a uns ritmes accelerats. Amb les explosions —que duren fins a altes hores— no s'hi miren gaire i, si cal petar un turó, es fa pel broc gros, peti qui peti, encara que les parets de les cases s'esquerdin. Tot depèn de cada poble. A Sant Fruitós del Bages, el que plana és la resignació. Mansuet Nadal, un dels pagenos afectats, ho explica molt bé quan diu: «Ara ja no hi tenim res a fer. Era abans, que ens havíem d'haver mogut. Ara cadascú campa per on pot».

A Mansuet Nadal, l'autopista li travessa el tros de terra, i per això li han hagut de construir un pas. «A mi, això de caminar 500 metres més cada dia tant me fa. El que m'espanta és el tub que han col·locat per recollir les aigües del torrent. No sé pas si s'imaginen com baixa el torrent quan plou; com que me l'han col·locat al costat del pas, deuen pensar que, si l'aigua s'embassa, ja se n'anirà pel meu pas. Dic jo, ¡eh!» L'efecte Alzira, l'autopista que barrà el pas de les aigües a la comarca de la Ribera, és també una de les obsessions de Vacarisses, un altre dels pobles afectats. Fermí Simó, alcalde, s'ho mira així: «Quan ploqui fort, l'aigua dels torrents s'embassarà, no ens fan gens de gràcia aquests tubs».

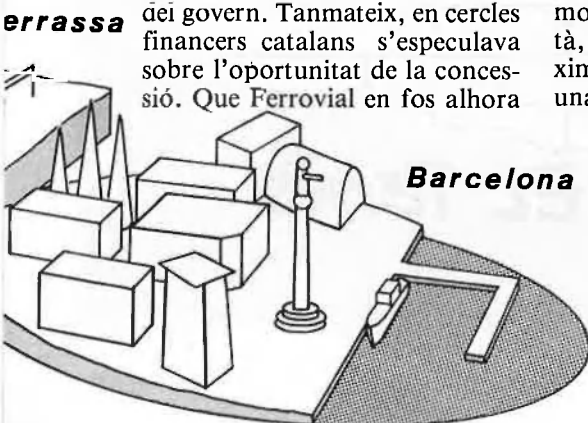
Va ser justament a Vacarisses on es van inaugurar les obres de l'autopista. Ara, el mateix alcalde es lamenta: «No ens van explicar com ho farien. Ens han fet malbé bona part dels nostres

fet d'haver estat constructora, entre d'altres, de l'autopista Bilbao-Behovia i tenia el suport financer del Banesto i l'Hispano, els caps dels quals —López de Letona i Claudio Boada— figuraven com a membres del consell d'administració de l'empresa. Tanmateix, Ferroviaria comptava amb un aliat de darrera hora: la Caixa de Pensions que, una vegada presentada l'oferta, es desceia de la negativa anterior i apostava ara pel projecte.

Les cartes eren sobre la taula i la victòria de Ferroviaria estava cantada. Els dirigents de l'empresa havien preparat minuciosament la seva oferta i comptaven amb el vist-i-plau d'alts membres del govern. Tanmateix, en cercles financers catalans s'especulava sobre l'oportunitat de la concessió. Que Ferroviaria en fos alhora

constructora i concessionària, més que suposar un estalvi en la inversió —tal com esgrimien els executius de l'empresa—, recordava massa les adjudicacions del franquisme. Es deia també que Ferroviaria era massa optimista en el termini que havia donat per a acabar les obres. Aquests van ser els arguments que Josep M. Cullell, aleshores conseller d'Economia, utilitzà per defensar la proposta de les caixes catalanes. La reunió del 17 de desembre de 1986 va ser turmentosa, alguns participants van plantejar de retirar-se'n i els nervis van fer presa dels executius de l'empresa. Van ser necessàries un parell de trucades telefòniques —de molt amunt— per tal que Xavier Bigatà, conseller d'Obres Públiques i màxim defensor de Ferroviaria, obtingués una aprovació unànime.

Dies després es creava Autema, SA, formada en un 75 per cent per la constructora, un 10 per cent per la Caixa de Pensions, un altre 10 per l'Hispano, i un 5 per cent per Banco Catalán de Crédito. Mesos després, la Generalitat concedia a Ferroviaria un aval de 5.000





Segons els veïns de Sant Vicenç de Castellet, els enginyers coincideixen de vegades amb les màquines.

boscós, les explosions ens espanten el bestiar, fan tremolar les cases. N'hi ha una fins i tot que se li ha ensorrat la teulada».

Viladordis va ser l'únic poble que des d'un inici s'oposà a una autopista que partia pel mig el seu terme municipal. El traçat alternatiu que presentaren fou rebutjat però, tal com explica Joan Tatjé, dirigent de la Unió de Pagesos: «Com a mínim, vam poder arreglar les coses. És clar que se'ns esquerden cases i que hi ha problemes perquè es tallen camins o s'aïllen camps, però l'empresa assegura que ho arreglarà». A Viladordis també s'han resignat. Qui no vulgui veure l'autopista haurà de marxar, diuen. Però, si més no, ja estan avisats: «És clar que tothom sabia el que havia de venir. Però potser ningú no s'imaginava el que significa fer una autopista; a nosaltres ja no ens ve tant de nou».

Mentrestant, l'empresa va solucio-

nant els conflictes sobre la marxa. Ara les coses cremen a Sant Vicenç de Castellet i a Castellgalí. En aquestes poblacions, les irregularitats sorgides a d'altres llocs es multipliquen. No és només que el projecte no hagi estat presentat a exposició pública —fet pel qual els advocats de l'Unió de Pagesos ja tenen interposat recurs—; no és tampoc que les expropiacions no estiguin definides. «Aquí, a Sant Vicenç —explica Joan Casajoana, membre de la Unió de Pagesos— per no haver-hi, no hi ha ni permís municipal. El punt més increïble, però, és que aquest tram encara no ha estat aprovat i ja hi treballen». Treballen, ¡però de quina manera! El poble se'n fa creus: avui esbotzen un turó i demà l'abandonen perquè l'autopista no ha de passar per allà. «Els enginyers —expliquen els veïns— coincideixen sovint amb les màquines. Em sembla que encara no saben ben bé per on ha de passar l'autopista».

A Sant Vicenç, les obres tallen els *trossos*, fan desaparèixer els camins. I el poble en va encès. Poc abans de començar les vacances de Nadal, hi havia pagesos que no podien treballar els camps pels munts de fang —de més d'un metre— que Ferrovial havia aixecat. Els pagesos van convocar una tractorada per paraitzar les obres. En el darrer moment, camions plens de grava de Ferrovial arranraven els camins. A Sant Vicenç, ja no són només els pagesos, són també els caçadors i altres entitats les que estan disposades a mobilitzar-se. Autema promet arreglar-ho tot, però ningú no sap on pot acabar tot això i si els diners destinats a arranjar l'entorn maltractat i recuperar les restes arqueològiques que es trobin —el famós 1 per cent oficial— seran suficients per compensar tantes destrosses. Aquesta autopista, de no més de trenta quilòmetres, amenaça de fer història. □

