



Vic-Olot: l'eix de la discòrdia

Els revolts de les carreteres que uneixen Osona i la Garrotxa són una trampa per als tràilers. A sota, plànol de la zona afectada per la possible construcció de la nova via.

La construcció d'una nova carretera que ha de comunicar Osona amb la Garrotxa ha desfermat una controvèrsia que pot ser força dura. Amb la presentació del projecte definitiu, aquesta tardor, hi haurà polèmica per estona.

Quan als anys 60 les criatures es feien la clenxa, la mare osonenca solia dir al fill que se l'havia feta malament, que allò semblava la carretera d'anar a Olot. Es referia a la ruta tradicional que uneix la Plana de Vic amb la Plana d'en Bas passant per l'Esquirol i Rupit, a l'altiplà del Collsacabra. En total, més de cinquanta quilòmetres de carretera estreta, rosta i plena de revolts. Des de final del 1976, la collada de Bracons és un recorregut alternatiu que també comunica directament la Garrotxa amb Osona. Una carretera amb trams de quatre metres d'amplada i una cota màxima de 1.135 metres (l'imponent Puigscalp, 1.515 m, hi és a tocar). Més d'un tràiler massa llarg ha quedat

atrapat en algun dels seus dos-cents revolts i escaig. Si els petits encara portessin clenxa, la dita —ara potser en plural— continuaria vigent.

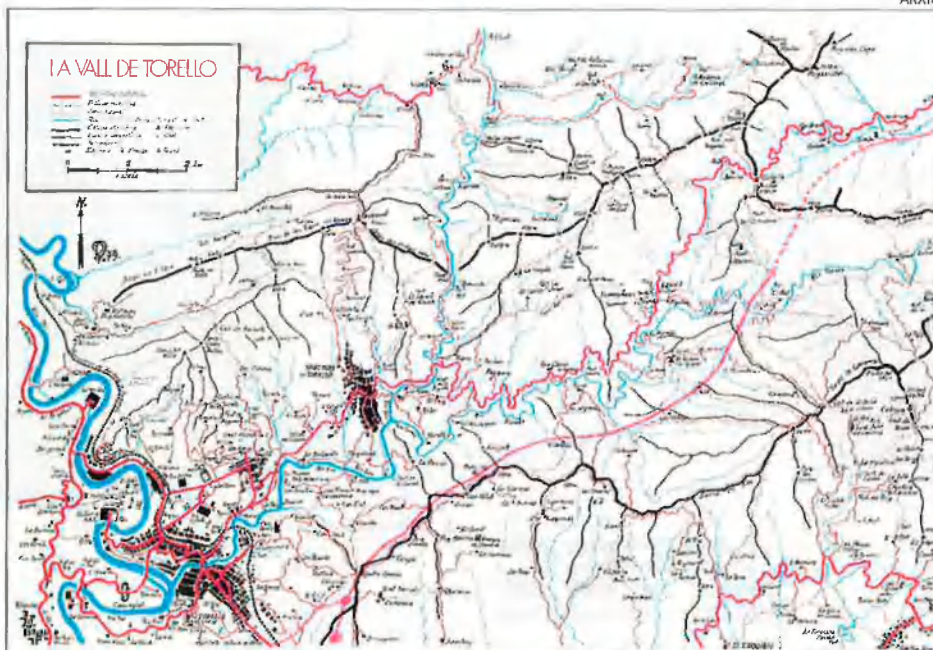
Però ja fa uns anys que per les contrades osonenques i garrotxines es parla d'un ambiciós projecte, de l'eix Vic-Olot. Una ruta d'uns trenta quilòmetres concebuda com una via ràpida i de característiques semblants a una autopista. Això exigiria la construcció d'un túnel de 4.136 metres que travessaria la collada de Bracons. En vint minuts es podria anar de la capital de la Garrotxa a la d'Osona, quan ara hi ha prop d'una hora, per qualsevol de les dues rutes.

El principal promotor del projecte —que té un cost estimat de 20.000 milions de pessetes— és en Pere

Macias, conseller de Política Territorial i Obres Públiques i ex-alcalde d'Olot, que té el ple suport de Jordi Pujol (cal dir que el primer tram de l'eix, entre Vic i Manlleu, el va inaugurar, el 2 d'agost d'enguany, el president de la Generalitat). També tots els alcaldes de les poblacions afectades donen suport a la iniciativa, igual que el sector empresarial i turístic de totes dues comarques.

Però hi ha un altre bàndol. El bàndol dels qui no volen que es faci l'eix. El dia de la inauguració suscita ja varen fer sentir la seva veu, en un acte de protesta encapçalat per membres de l'Assemblea d'Independents d'Osona (AIO). Pep Musté, portaveu del col·lectiu, assegura que la creació de l'eix contribuirà a esquarterar la comarca; "per això creiem que la solució consisteix a millorar les rutes ja existents. A més, els pagesos petits en sortiran molt perjudicats i el projecte té un cost massa elevat". A l'AIO, s'hi han afegit més grups i col·lectius locals. A la tardor tenen previst de crear la coordinadora Salvem les Valls, homònima de la que ja funciona a l'altra banda, a la Garrotxa.

Hi ha més col·lectius que es mouen a Osona, com ara l'Associació de Veïns de Sant Pere de Torelló, com sigui que pel seu terme municipal, un dels més grans de la comarca, hi passarien molts dels quilòmetres de l'eix, seguint la vall del riu Fornés. La boca sud del túnel també serà en aquest mateix municipi. Des del seu domicili de Sant Pere de Torelló, molt a prop



de la polèmica urbanització del cas Cullell (vegeu EL TEMPS, núm. 545), Josep M. Garcia, president de l'associació i regidor per l'Entesa d'Independents d'Osona, admet que la via pot ser necessària per a equilibrar el territori, "sempre que no es faci de manera que proliferin les urbanitzacions i els polígons industrials, i la zona perdi la tranquil·litat que té ara". I no s'està de dir: "ens fa por que l'alcalde poc escrupolós que tenim no aprofiti la situació per especular". Es refereix a Ramon Vaqué, un dels protagonistes del cas Cullell, condemnat a dos anys de presó, però que ha recorregut la sentència.

D'una altra banda, l'Associació d'Estudis Torellonencs (ADET) ha fet arribar al conseller Macias una proposta de traçat de l'eix, que consideren que és l'alternativa més respectuosa del medi. Segons Ramon Vinyeta, membre de l'ADET, el traçat que proposen afectaria molt poc la Vall del Fornés, perquè la carretera seguiria les carenes que voregen el riu.

El Tibet català. El paisatge de la Garrotxa és conegut a tot arreu per la seva bellesa –fins i tot algú ha dit de la comarca que és el Tibet català–. A tall d'exemple, tot baixant cap a la Vall d'en Bas per la carretera de Bracons, amb els marges envaïts per tot d'arbustos, es poden contemplar enormes extensions de boscos espessos, de roure al sollell i de faig al bac, que a la tardor es converteixen en un tapís multicolor de vermells, ocres, grocs i verds. També hi ha alzines, pollancre, freixes de flor blanquinoses, oms... Els boscos són poblats per quantitats notables de senglars, guineus i espècies animals diverses.

Amb aquest panorama, doncs, no ha d'estranyar ningú que la consciència ecològica de la comarca sigui de les més altes del país. Així tenim que el 1994 va néixer la coordinadora Salvem les Valls. Des d'aleshores han fet campanya per difondre la seva oposició al projecte viari. Integrada per associacions de veïns, ecologistes i més entitats socials, la coordinadora diu que entre els efectes negatius de l'eix hi ha la partició de les valls d'en Bas



i del Fornés, la destrucció i la pèrdua de fèrtils terres de conreu, l'afavoriment dels processos especulatiu i la pressió urbanística, l'impacte paisatgístic...

Però també, com en tot, hi ha opinions distintes. És a peu de la carretera de Bracons, tot pintant un quadre amb la serra de Llacers de fons, que el pintor olotí Ismael Subirana diu que, a ell, ja li està bé que facin l'eix, i que els ecologistes s'haurien de queixar de coses com la proliferació d'urbanitzacions a la Plana d'en Bas, que destrueixen el paisatge.

Es precisament a la Plana d'en Bas que l'impacte ecològic podria ser més alt. La Plana s'obre de sud a nord a la falda del Puigsacalm, travessada pel riu Fluvià. N'és el principal municipi la Vall d'en Bas, que aplega els nuclis de Sant Privat d'en Bas, Sant Esteve d'en Bas, Jonnaetes, la Pinya i el Mallol. Amb una pluviositat de les més altes del Principat (1.020 mm l'any), les terres de sediment són gairebé sempre humides, i així hi poden créixer com enlloc blat de moro, cereals i farratge. Els nombrosos conreus, sobretot de blat de moro, s'estenen a banda i banda de la carretera que uneix els pobles de la Plana.

En un punt estratègic de la Plana, prop de les Preses, hi ha una cooperativa agrària que aplega més de quatre-cents pagesos, la majoria

propietaris del tros que conreen. La cooperativa té una assecadora de blat de moro i fa uns cinc anys que ha obert les botigues Verntallat (nom del capítol remença, fill de les Preses). Des del seu despatx, el gerent, Josep M. Ginabreda, ve a dir que ells no s'oposen pas a la construcció de l'eix, perquè pensen que les comunicacions són un mal necessari, però sí que volen que l'impacte ecològic sigui mínim i que s'evitin les variants i els tràvols. "Ens agradaria que es fes com en el túnel del Pimorent, que de primer hi han fet el túnel, però no pas encara moltes de les variants". D'una altra banda, creu que l'eix contribuirà a recuperar les relacions que sempre hi ha hagut entre osonencs i garrotxins, però que darrerament, per les males comunicacions, s'anaven perdent.

Mentrestant, l'eix va fent via. El projecte definitiu de tota la ruta es presentarà a exposició pública aquesta tardor. Les obres del segon tram, que anirà de Manlleu a Torelló, podrien adjudicar-se abans d'acabar l'any. Amb tot, encara hi ha problemes per resoldre, com ara el del finançament, amb la incògnita de si el túnel serà de pagament o no. Però el que sí que sembla és que l'eix, amb protestes o sense, s'acabarà fent.

Vista de la Plana d'en Bas des de la collada de Bracons. Des del 1976, hi ha un recorregut alternatiu a la carretera tradicional entre Vic i Olot, però el seu traçat representa pocs avantatges respecte de la primera via.

Miquel Darnés