

Avui en queda poca cosa, d'aquella via de comunicació. Ací i allà, arqueòlegs, afeccionats a la història, estudiosos del passat romà... han tret a la llum fragments de paviment, mil·liaris i tot de restes arqueològiques més o menys valuoses. En alguns punts, com al nord del País Valencià, la cerca ha estat exhaustiva i productiva. En alguns altres, l'asfalt ha sepultat aquell passat i poca cosa s'hi pot fer. Són els vestigis de la Via Augusta, l'eix longitudinal al litoral mediterrani que l'emperador August va triar per a connectar la capital de l'imperi amb la península d'Hispània, fins a arribar al port de Cadis. En aquell temps, aquests prop de 1.500 quilòmetres van constituir una autopista de primer ordre en el conjunt de l'entramat de vies de comunicació amb què es va bastir l'imperi Romà. Amb el pas dels anys, aquell traçat –amb tot de variants introduïdes en el curs dels segles– ha acabat constituint “l'eix meridiana” del País Valencià, en paraules del sociòleg valencià Lluís Aracil.

L'existència d'aquella via de comunicació ha determinat, en èpoques posteriors, la configuració de la trama de comunicacions entre Catalunya i el País Valencià i amb la resta del continent. Els fluxos d'intercanvi comercials, demogràfics, polítics... que s'han esdevingut en la història no s'entenen si no es té en consideració l'empremta que va deixar l'eix dibuixat per Octavi August.

Ara, l'elecció del corredor mediterrani com un dels eixos prioritaris de transport per a la Unió Europea significa recuperar la lògica que en un moment històric va determinar la construcció d'aquest itinerari. Alhora, significa començar a diluir la forta empremta centralitzadora que el règim borbònic va imprimir a la seua política en matèria d'infraestructures i que ha continuat vigent fins als nostres dies. Els territoris anomenats *perifèrics* reivindiquen l'autonomia que, en matèria de planificació territorial, havia monopolitzat Madrid.

Lògica topogràfica i connectiva.

Si Roma va triar aquell traçat no fou per caprici, ans al contrari. Als romans, hom els atribueix d'haver estat la primera civilització que es va dotar d'un



FERRAN ARASA

Retrobant la Via Augusta

La Via Augusta va ser l'eix que fa més de 2.000 anys va connectar la península Ibèrica amb l'imperi Romà. Aleshores, com avui, raons topogràfiques però també de lògica connectiva justificaren l'opció mediterrània. I això fou així fins al segle XVIII, quan la instauració de la monarquia borbònica, amb una política d'infraestructures radial, va minar la potència d'aquest territori en favor de la Meseta.

A la baixa edat mitjana, cap al sud es transportaven draps flamencs, occitans i rossellonesos; cap al nord, llana, cuir, paper, filatura de seda, ceràmica...



sistema viari planificat estratègicament. Si es triaven unes vies i no pas unes altres era perquè sabien que eren aquelles que servien millor als seus propòsits comercials i, sobretot, militars. I perquè era amb aqueixos traçats com quedaven connectades les ciutats que, ja en aquell moment, tenien més dinamisme. A través d'aquelles rutes, Roma s'assegurava que Gerunda, Bàrcino, Tàrraco, Saguntum, Valentia, Carthago Nova... quedaven unides al destí de l'imperi. Per a arribar a la península, els romans optaren per salvar els Pirineus per l'indret on els resultava més senzill. El coll de Panissars, a 568 metres d'altitud, que oferia un desnivell acceptable –molt a prop del coll del Pertús– fou el pas triat pels enginyers romans. Els romans no anaven pas errats. Els enginyers moderns i contemporanis han resseguit aquest trajecte i avui l'AP7 flueix paral·

lela a l'antic camí. La Via Augusta, constata el professor d'arqueologia de la Universitat de València, Ferran Arasa, “segueix les planures, corredors i valls no únicament per les condicions topogràfiques idònies per al seu pas, sinó sobretot perquè és en aquests punts on es troben els centres que generen els principals fluxos i camins”.

La idea que guiava els estratègs romans no era pas tan diferent de la que finalment s'ha imposat a Brussel·les. També el corredor mediterrani té com a principi fundacional la connexió dels territoris més dinàmics de la península. Hi viu la meitat de la població de l'estat espanyol i s'hi genera el 40% del PIB, el 49% del trànsit total de mercaderies per mitjans terrestres i el 65% del trànsit marítim. Els ports més importants de la península –Barcelona, València, Algèires– també són ací. L'eix de transport que acaba de rebre l'aval de Brussel·les vol constituir els Països Catalans en una gran plataforma logística amb vocació europea. El seny, doncs, a l'hora de descartar la travessia central dels Pirineus –que preveia de foradar els Pirineus amb un túnel de 40 quilòmetres– i defensar el corredor mediterrani, sembla haver-se imposat. El corredor mediterrani és l'eixida natural de les mercaderies amb destinació a Europa. “És indiscutible que la forma més fàcil de transportar i comunicar-se és evitant les zones més muntanyoses –explica el geògraf valencià Vicenç Rosselló–. Les societats han tendit a buscar els passos més fàcils. És una qüestió quasi de determinisme. El corredor mediterrani era una via predeterminada, i tant al segle VI aC com al V com al XXI és un eix que cau pel seu pes. Restaurar la via romana és restaurar el sentit comú que han tingut els mitjans de transport des que existeixen.”

La Via deixa empremta. El flux de comunicació nord-sud/sud-nord que va generar aquella autopista pètria va determinar els corrents d'intercanvi que, d'una manera natural, anaren desenvolupant-se durant els segles següents. Sembla, segons que apunta l'arqueòleg Ferran Arasa (un dels millors coneixedors del tram valencià de la Via Augusta), que si bé durant el període andalusí i l'alta edat mitjana es van incorporar

modificacions al traçat original, durant la conquesta de Jaume I encara es podia constatar la preponderància d'aquesta via de comunicació. El rei mateix hi fa esment al *Llibre dels fets* quan, cap a l'any 1244, al castell d'Alcanyís, recordant el moment en què Balasc d'Alagó li proposà la conquesta de València, després de la coneguda lloanxa “e és la mellor terra, e la pus bella del món”, hi afegeix: “E no ha vui dejús Déu tan delitós llogar com és la ciutat de València, e tot aquell regne, e ten bé set jornades de terra de llonc.” De fet, segons que explica Arasa en un llibre que es publicarà prompte, sembla que el conqueridor va veure clar de bon principi que calia mantenir les vies de comunicació existents i potenciar la que travessava el regne de nord a sud.

De resultes de tot això, la corona catalano-aragonesa disposava, en arribar els segles XIV i XV, d'un sistema de camins dens i diversificat, segons que explica el catedràtic d'història medieval de la Universitat de Barcelona Antoni Riera a l'article “La xarxa viària de la Corona Catalanoaragonesa”. D'acord amb les explicacions de Riera, durant la baixa edat mitjana la confederació disposava de quatre grans eixos de comunicació amb els regnes veïns, si bé “l'autèntica columna dorsal de la Corona” era “la via que, paral·lela a la costa, recorria el Principat i el Regne de València, enllaçant-los respectivament amb el Lluenguadoc i la vega de Múrcia”. Amb trams alternatius, itineraris duplicats... el trajecte que se seguia era en essència el mateix que el de la vella via romana. Hom pot imaginar-hi encara comerciants amb carros atrotinats tirats per rècues de mules sobre un terreny heterogeni, a voltes de roca viva, a voltes de terra xafada. Cap al sud, segons que sembla, es transportaven draps flamencs, occitans i rossellonesos; cap al nord, els productes amb què es comerciava eren llana, cuir, grana, cavalls, paper, filatura de seda, ceràmica, fruita seca, sabó i seù.

Nova Planta, nous traçats. Tanmateix, des de principi del segle XVIII la lògica dels fluxos deixarà pas a la lògica dels interessos polítics a l'hora de planificar les infraestructures de transport. La derrota contra els Borbó

De la Via Augusta a l'Espanya radial

El traçat de la Via Augusta va determinar els posteriors fluxos de comunicació al nostre país. L'abolició de les institucions pròpies al segle XVIII, però, va condicionar el disseny de les infraestructures i s'imposà un esquema radial, amb epicentre a Madrid.

■ VIA AUGUSTA (s. I dC)



■ XARXA VIÀRIA DE LA CORONA CATALANO-ARAGONESA (s. XII-XV)



La xarxa viària de la corona catalano-aragonesa a la baixa edat mitjana

- Eix internacional
- Llargues rutes secundàries

va dur a la desaparició de la corona catalano-aragonesa. El decret de Nova Planta va comportar la desaparició dels furs, dels drets civils i de les institucions pròpies i, per tant, també la desaparició de la capacitat decisòria sobre els assumptes que eren propis. Madrid substitueix Barcelona i València com a centres de decisió, també en matèria d'infraestructures.

A partir d'aleshores, s'instaura una lògica radial a l'hora de planificar les xarxes de comunicació. Com explica el professor d'economia de la Universitat de Barcelona Germà Bel al seu llibre *Espanya, capital París*, els nous monarques, influïts per l'exemple francès, se serviren de les infraestructures com a eines per a nacionalitzar els territoris que fins aleshores no els havien pertangut. Unificar i centralitzar foren els mètodes

utilitzats, amb l'objectiu, a més a més, de convertir Madrid en la capital política. El resultat fou l'Espanya radial que només ara, amb l'aprovació del corredor mediterrani, sembla badar-se, ni que siga per les vores.

Tot un seguit de disposicions aniran enrobustint aquella comesa. El primer pas el fa l'any 1720 Felip V en aprovar el "Reglamento General para la dirección y gobierno de los oficios de correo mayor y postas de España". El reglament estableix uns camins de postes per a traslladar el correu des de Madrid i des d'ací cap a la resta de la península. Un segon pas el fa el seu successor, Felip VI, quan el 1747 emet una reial cèdula que parla per primera vegada de la possibilitat de construir els camins rals —els de les principals carreres de postes— amb càrrec a l'erari de la coro-

na. Catorze anys després, Carles III activava un pla general de carreteres que no feia res més sinó consolidar els eixos dibuixats pels seus antecessors. Les sis carreteres reials que es proposaven (per a unir la capital amb la Corunya, Badajoz, Cadis, Alacant i la frontera amb França) les finançava el tresor de la corona, mentre que la resta de vies es finançaven amb fons dels municipis i dels interessats. "A través de disposicions legals, inversió del pressupost estatal en infraestructures i subsidi estatal a la despesa corrent en transport —apunta Germà Bel—, van configurant una poderosa combinació per a garantir la vitalitat de la capital política, combinació que ha deixat una influència permanent en la política espanyola". De fet, ja al segle XX, el sistema radial de carreteres continua enfortint-se amb l'aprovació

■ CARRERES DE POSTES (1720)



■ LÍNIAS FERROVIARIAS DE PRIMER ORDRE (1854)



■ AUTOPISTES LLIURES DE PEATGE (1985-1993)



■ LÍNIAS DE GRAN VELOCITAT (2010)



Font: Espanya, capital París. Gemà Bel (Editorial. Destino). "La red viaria de la Corona Catalanoaragonesa en la baja edad media", ministeri espanyol de Foment

del Circuito Nacional de Firmes Especiales del 1929 i el pla Redia (Red de Itinerarios Asfálticos) del 1967-1971, que continuen donant preponderància a la connectivitat de Madrid per damunt de cap més criteri.

Madrid, a gran velocitat. L'obsessió centralitzadora es reproduïx quan arriba l'hora de dissenyar els corredors ferroviaris. En vista de les diverses iniciatives privades que van sorgint arreu, el govern espanyol impulsa l'any 1855 la llei general de ferrocarrils. La nova normativa dibuixa cinc línies preferents, amb origen a Madrid, que s'han de construir amb subsidis públics, als quals tenen accés en molta menor me-

sura les línies transversals. Ja a l'etapa democràtica, l'obsessió ferroviària s'ha traduït en la construcció de línies de gran velocitat amb origen al centre de la península. Ho va expressar perfectament, l'any 2000, José María Aznar, al debat d'investidura. L'objectiu era dotar Espanya d'"una xarxa ferroviària de gran velocitat que, en deu anys, situarà totes les capitals de província a menys de quatre hores del centre de la península". Dit i fet. Avui 21 capitals de província són connectades a Madrid per gran velocitat.

Però mentre s'esmerçaven recursos en la gran velocitat, s'ha oblidat que el futur de l'economia requereix també la capacitat de captar i transportar

les mercaderies procedents del comerç marítim. Avui, la quota de mercaderies transportades per ferrocarril és molt inferior a la mitjana europea. Si la societat civil i els representants econòmics han reivindicat el corredor mediterrani és precisament per a capgirar aquesta dada. Els contenidors que avui arriben als ports de casa nostra des d'Àsia són, en essència, la mateixa càrrega que en el passat es transportava en carros tirats per mules per uns camins d'origen romà. Europa ho avala, com a la dècada dels 60 ho va haver de fer el Banc Mundial perquè es construïra l'autopista de la Mediterrània.

Violeta Tena