

Autovia de la Costa Brava: adéu a un mal somni

□ RAMON FORTIÀ I RIUS

L'any 1985, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques, presidit aleshores per Xavier Bigatà, donava a conèixer el Pla de carreteres de Catalunya (Decret 31/1985), tal i com ordenava la Llei d'Ordenació de Carreteres (Llei 16/1985), aprovada alguns mesos abans. La feixuguesa i complexitat dels documents oficials, però, feia que pocs advertissin llavors la greu amenaça que començava damunt el litoral gironí a planar, com una espasa capaç de donar el cop de mort definitiu a una Costa Brava ja agonitzant.

I és que l'esmentat pla, contemplava com a obra prioritària l'autovia de la Costa Brava, que havia d'entrar en funcionament abans de l'any 2001. Aquesta carretera s'iniciaria a l'alçada de Malgrat de Mar i arribaria fins a Vilacolum, on aniria a connectar amb l'actual autopista A-7 un xic més amunt de la ciutat de Figueres. El traçat, que transcorreria paral·lel a la costa, a una distància d'entre dos i quatre quilòmetres de la línia de mar, tindria com a funció principal dotar d'accésos directes tota la Costa Brava, tant per la banda nord com per la banda sud.

Pocs dubtes tingueren ja en aquells moments per qualificar d'autèntic desastre la projecció d'aquest

vial. Una simple i senzilla observació del litoral de la Selva o de la plana empordanesa ens portaria a descobrir un gran nombre de sectors d'una especial rellevància ecològica i paisatgística que serien materialment esquarterats pel nou traçat. A banda ja dels efectes directes que aquesta gran obra comportaria per l'entorn natural, calia no oblidar la dinàmica urbanística i de desenvolupament frenètic que una infraestructura com aquesta podria imposar a bona part dels nostres paratges més emblemàtics. Algú, prou encertadament, ja havia parlat del perill de maresmització que corria el litoral gironí.

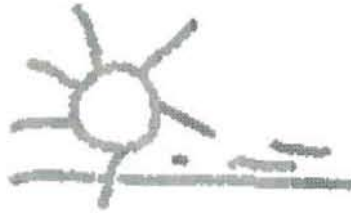
Amb la mateixa vehemència amb què ara fa set anys es defensava el projecte d'autovia, a co-

mençaments d'estiu els màxims responsables en la matèria desqualificaven els seus predecessors i el vial que aquells havien engendrat, recorrent a la poca consciència ecològica d'aquells moments. En qualsevol cas, i tot i que ens alegrem del canvi de parer, sí que cal recordar que ni d'això fa tants anys, ni encara menys ha variat el mapa polític del nostre país.

La nova tendència de la nostra Administració sembla ser, ara per ara, la potenciació del sistema radial, que partint de l'autopista A-7 ha d'utilitzar les actuals carreteres a l'entorn de les Gavarres, i que passen per la Bisbal al sector nord i per Llagostera al sector sud. Si bé el desdoblament d'aquests traçats no ha de compor-

tar massa problema, altra cosa ben diferent són l'execució de variants, algunes d'elles ja acabades i amb greus deficiències a l'hora de resoldre l'impacte ambiental que se'n deriva, com és el cas de la de Platja d'Aro. La Bisbal, a l'altra banda del massís i on encara no s'albira el projecte definitiu de variant, és un altre punt on caldrà anar molt en compte.

En un context de permanent pessimisme davant la crua observació dels esdeveniments que afecten el nostre entorn, no hi ha cap dubte que la desconsideració de l'autovia de la Costa Brava constitueix un fet enormement positiu. Caldrà veure ara si la decisió ja és irreversible, tot restant atents a les pressions que alguns milers de conciutadans, fent llargues cues setmana rera setmana per tornar al cap i casal, puguin exercir sobre els nostres governants. Mentre això no passi, però, permetem-nos un petit respir.



MEDI AMBIENT

