

La Costa Brava, lliure de l'autovia

crònica

Amb la mateixa discreció amb què ara fa set anys es donava a conèixer la proposta de construir una via ràpida que travessés de punta a punta la Costa Brava, aquest passat estiu, després d'una certa revifalla en els darrers mesos de les discussions a l'entorn d'aquesta obra, la mateixa Conselleria de Política Territorial anunciava públicament la desestimació del projecte. Precisament per la desproporció que creiem existí entre l'envergadura i el possible impacte del traçat, i també la ressonància que tant l'anunci com la desconsideració de la proposta tingueren entre l'opinió pública i els mitjans de comunicació, pensem que val la pena fer-ne algunes consideracions i petits comentaris. Conèixer allò amb què ens hauríem pogut trobar i les conseqüències o efectes que

de ben segur se'n derivarien, pot fer-nos estar més atents en una propera ocasió en què els astres no ens siguin tan proclius.

L'any 1985, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques, presidit llavors per Xavier Bigatà, donava a conèixer el Pla de carreteres de Catalunya (Decret 31/1985), que atenia els dictàmens de la Llei d'ordenació de carreteres (Llei 16/1985) aprovada alguns mesos abans pel nostre Parlament. En l'àmbit del litoral gironí, i com a fet més destacable, l'esmentat planejament proposava la construcció d'una via ràpida de comunicació que, començant en el que hauria d'ésser el darrer tram de l'autovia (o autopista) del Maresme, a l'alçada de Malgrat de Mar, arribés fins a Vilacolum, des d'on aniria a connectar amb l'actual autopista A-7, un xic més amunt de Figueres.

L'autovia de la Costa Brava —així és com se l'hauria de conèixer—, posaria en contacte l'àrea metropolitana de Barcelona amb tots i cadascun dels principals municipis del litoral gironí, mitjançant les corresponents sortides estructurades a manera d'*espina de peix*. El traçat transcorreria paral·lel a la costa, a una distància d'entre dos i quatre quilòmetres de l'actual línia de mar.

No cal pas ésser excessivament assenyat en qüestions mediambientals per pronosticar els efectes més que negatius d'una obra com aquesta sobre el medi físic i el seu entorn natural. Una simple anàlisi territorial d'un possible traçat ens porta a veure que espais com ara el massís d'Ardenya i Cadiretes, les Gavarres, el massís del Montgrí o les riques planes al·luvials del Baix i l'Alt Empordà es veurien seriosament afectades pel projecte.

A banda de l'impacte directe que una carretera d'aquestes dimensions tindria sobre els diferents espais, cal no oblidar també allò que algú ja va anomenar com el perill de *maresmització* a què es podia veure sotmesa la Costa Brava. Situar les cales i platges de la zona, o qualsevol petit poble empordanès, a menys d'una hora de les ja populars rondes barcelonines, imposaria sense cap mena de dubte una nova dinàmica urbanística i econòmica al nostre ja malmenat litoral, la qual cosa suposaria el seu cop de mort definitiu. Malauradament, encara ara facilitar els accessos o millorar les comunicacions amb un punt o zona determinada, és un clar



sinònim de propiciar-ne els seus processos de degradació mediambiental. Tots sabem que els espais més ben conservats acostumen a ésser aquells als quals només s'hi pot arribar a peu.

Amb la mateixa vehemència, però, amb què ara fa set anys es defensava des de les institucions aquesta autovia, al començament d'estiu el conseller de Política Territorial, Joaquim Molins, desqualificava el projecte i aquells que l'havien engendrat. El fort impacte ambiental de l'obra i la poca sensibilitat ecològica d'aquells moments foren els principals motius i justificacions a la desestimació del traçat. Prou que ens n'alegrem del canvi de parer, però també caldria recordar als nostres governants que ni d'això fa tants anys ni encara menys ha variat el mapa polític d'aquest país.

L'execució de variants sembla ser avui per avui la nova tendència de la nostra administració. Ben segur que resoldre un a un els punts conflictius pel trànsit és una òptima solució per descongestionar les nostres carreteres, amb una problemàtica bàsicament concentrada a la temporada d'estiu. Si considerem que el pressupost de la ja sepultada autovia hauria estat d'uns 40.000 milions, bo serà ara que no es se sigui excessivament gasiu a l'hora d'adoptar prou mesures correctores i de minimització de l'impacte ambiental en l'execució d'aquestes variants. A Palamós, Sant Antoni i Platja d'Aro no s'ha estat suficientment afortunat. Caldrà veure en un futur si la sensibilitat ambiental que ens anunciava el conseller llueix més a Santa Cristina d'Aro o a la Bisbal.

RAMON FORTIÀ I RIUS

Els regadius del Baix Ter i el massís del Montgrí són uns dels espais que es podien haver vist afectats per l'execució de l'autovia de la Costa Brava.

