

opinió | MARTÍ SABRIÀ DEULOFEU

L'anella de les Gavarres i la variant de la Bisbal

El gerent de l'Associació d'Hostaleria Costa Brava Centre reflexiona sobre les comunicacions a la zona

Fa pocs dies el conseller Nadal publicava un article en què defensava el debat abans de la presa d'una decisió final sobre el traçat de la variant de la capital del Baix Empordà i demanava aportacions argumentades i poc visceralis.

Els que no vivim a la capital comarcal, però que fa anys que hem de crear-la reiteradament per raons d'estudis, de salut, de feina o d'esbarjo, crec que podríem tenir una opinió molt més visceral del tema que els mateixos bisbalencs, que en general, des de dins, l'han patit molt menys que els de les viles i pobles de la rodalia.

Tot i que endreçar la visceralitat després de tantes hores regalades al temps perdut no és gens fàcil, aquesta no és una aportació visceral.

Si ho fos es limitaria a dir que no cal debat entre l'opció nord i la sud, i menys ara que ja tenim el *model Mont-ras* producte de la follia. El consell seria: Tireu pel dret i passeu pel mig. La capital comarcal adquiriria un toc de cosmopolitisme amb una rasa que creués la ciutat de punta a punta des del llindar de Forallac fins al terme de Corçà.

Si a l'altura de les voltes faltés amplada, s'enderroquen. Així ens estalviem talar un sol pi blanc (*Pinus halepensis*), que és un arbre del gènere *pinus* originari de la regió mediterrània tant del nord com del sud. El nom de l'espècie prové de la ciutat sària d'Alep. És l'arbre dominant a grans extensions on abans dominava l'alzina. Després dels incendis germina en gran nombre i fins i tot és més abundant que abans.

Però no és aquesta la meua aportació al debat. Després de tants anys (l'octubre de l'any 1984 el president Pujol anunciava l'inici de les obres per a la tardor de l'any següent), les propostes no són ni fruit de l'impuls ni de la visceralitat sinó d'una llarga i gens apressada reflexió.

Per coherència amb les directrius principals dels plans directors, amb les manifestacions del mateix conseller i del senyor Oriol Nel·lo, secretari per a la Planificació Territorial, al debat Costa Brava de fa dos anys, o les manifestacions públiques i privades del senyor Juli Esteban, responsable de Programes de Planificació Territorial, l'opció menys dolenta és la del sud.

Per això, a banda que sigui necessari, si volem recuperar la confiança dels ciutadans en els polítics, que aquests facin el que diuen i no exactament al revés, hi ha com a mínim tres argumentacions que em semblen de gran pes.

El respecte al medi natural.

L'Empordà és un territori que deu la seva identitat paisatgística a la seva activitat agrícola, molt per sobre de la seva activitat forestal, tant pròpia d'altres comarques del nord i del centre de Catalunya, tot i disposar del magnífic massís de les Gavarres.

Aquests anys de democràcia, empesos per algunes veus baixes —de to— ens hem preocupat de preservar els boscos, fins al punt de fer-los créixer a costa de les vinyes, els camps i els olivars que els pagesos han anat abandonant arran de la



Vial urbà de la Bisbal que fa les funcions de variant. / JOAN TRILLAS

difficultat d'exercir la seva professió en un entorn inhòspit, que ha anat convertint els camps de fora muralla—o de l'entorn urbà per entendre'ns—, en carrers i polígons industrials.

La contribució del món agrari al creixement urbanístic ha estat brutal, la del món forestal, quasi nul·la. Fins al punt d'haver autoritzat una línia de delimitació del PEIN que, en comptes de seguir una cota X o Y—com ho fan a les admirades regions, per les continuades referències dels nostres polítics, de la Toscana i la Provença—, ressegueix els espais boscosos, tant se val si estan a cota 70 com 120.

Encara que algú trobi que no toca, voldria aprofitar per dir que aquesta ratlla del PEIN intocable, un govern valent i defensor del territori l'hauria d'adreçar amb urgència.

Aquest respecte al medi natural ens hauria de fer adonar que avui té molt més valor identitari i paisatgístic, la plana agrícola de Vulpellac, de Castell d'Empordà, del Daró i del Rissec, que s'estén fins al Ter protegida pels turons de Casavells, Parlavà i Ultramar per una banda i pels de Peratallada, Fontanelles i Llavà per l'altra, i configura l'extensió agrícola més important de tot el Baix Empordà, que la banda del sud i de ponent, farcida de centenars de construccions de tota mena, cases, indústries i granges.

La mobilitat.

La segona raó de pes és la mateixa mobilitat. Imagino que la principal raó per la qual es creu necessària la variant és facilitar la mobilitat. El pes demogràfic i també l'econòmic (nombre d'empreses que generen transport) de la comarca rau a l'àrea de Palafrugell, Begur, i Mont-ras (l'àrea de Palamós i Calonge ja fa temps que han decidit passar per Llagostera), que a l'hivern té unes trenta-cinc mil persones i a l'estiu més de cent vint mil.

Aquesta concentració tendirà a fer-se molt més gran si se segueixen els criteris del pla director de l'Empordà que preveu l'àrea de Palafrugell i Mont-ras com la de màxim creixement els propers 25 anys.

A la banda de llevant només els de

Pals poden tenir la temptació de passar per la Bisbal per anar cap a Girona, o a trobar les grans vies de comunicació del corredor central: l'AP-7 i l'N-II, o a Flaçà, per allò que som una comarca sense tren.

A ningú li passa pel cap passar per la Bisbal per anar a Figueres, a l'Escala o a França, ja que és molt més curt i ràpid passar per la C-31 o la Gi-644, però tots ho han de fer obligatòriament si volen anar a Cruïlles, a Monells, als Àngels o a Madremanya.

A la resta de residents a la comarca —Peratallada, Palau Sator, Gualta o Torroella—, no els cal passar per la Bisbal ni per anar a nord, ni a sud, ni a ponent.

Quina millora de la mobilitat significa millorar la xarxa a la banda on ara ja hi ha vies alternatives per no entrar a la Bisbal? No conec cap coneixedor del territori que aquests mesos d'estiu per anar a Girona, no surti a Vulpellac, i passi per Serra, Parlavà i la Pera sense gaires entrebancs, estalviant una colla de minuts, litres de gasolina i emissió de CO₂.

El planejament, l'economia i el futur.

L'obra pública a Catalunya els darrers trenta anys, a banda d'escassa, ha estat sovint feta amb molt poca previsió de futur. L'eix transversal es va fer petit amb menys de 10 anys i ara s'ha de desdoblant amb un cost que quadruplica, almenys, una construcció inicial de 4 carrils. El pont de Vidreres, on hi va haver hores de cues la primavera passada, és un altre exemple evident, per no fer referència als carrers que ens van dir que eren la variant de la Bisbal fa 4 anys.

Entre les errades de previsió que s'hauran de corregir, si aquest país vol mantenir la seva competitivitat en el mercat turístic global, serà més aviat o més tard, la continuació de l'eix transversal fins a la Bisbal, fent així honor al seu nom de transversal.

I ho haurà de fer per facilitar l'arribada de la gent que ve de ponent, pel corredor central, que és la majoria i sobretot de la gent que arriba a l'aeroport (d'aquí a 8 anys, més de 10.000.000 de persones l'any, i potser molts més si la gestió passa a mans de la Generalitat), si volem que una part important d'aquestes persones es quedin a la Costa Brava centre.

Diumenge, 29 de juliol, un pare que resideix a Mont-ras rep una trucada de la seva filla a les 6 de la tarda en què li diu que la criden a embarcar a l'aeroport de Treviso (Veneto - Itàlia) per venir a Girona. L'home agafa el cotxe per anar a Vilobí. Dues hores més tard la noia truca al seu pare per saber on era. Ell li respon que és a Llagostera. Una hora més tard es troben feliçment.

Si per venir d'un punt qualsevol d'Europa, situat en un radi de 2.000 km, es triga unes dues hores, no podem demanar als turistes que per anar de Riudellots a la Fosca en triguin el doble i els costi el triple.

El futur del turisme està molt lligat a l'accessibilitat i per això no ens cansarem de demanar un túnel que connecti els menys de 5 km que separen ca l'Alzina (cognom molt conegut al poble), de Sant Sadurní de l'Heura, amb ca n'Alzina, de Cassà de la Selva, a tocar de la nova variant d'aquest poble del Gironès.

El transit d'aquesta tercera via d'entrada a l'Empordà (desdoblada o no) de segur supererà amb escreix el que puguin generar el de Bracons i el de Toses junts. L'opció sud de la variant situada a pocs metres d'aquesta boca deixaria totes les futures connexions resoltes, també en aquest cas per a la gent de Calonge i de Palamós per la Ganga. Una carretera que engany ha vist doblat el seu transit, no només per evitar passar per Mont-ras.

Crec, senyor conseller, que són raons de molt de pes i de país, suficients per no donar volada a les que atenen exclusivament interessos personals.

Excuso posar de manifest que un cop escollida l'opció, que les coses s'han de fer bé, molt bé, sense cap mena de recança. No cal passar a tocar de Sant Miquel de Cruïlles, ni tampoc cal afectar les terres de Vacamorta, bàsiques per a la pervivència de la indústria ceràmica que encara hi ha a la Bisbal, però no tingueu por d'afectar si cal les Gavarres del segle XXI, les de pi blanc. És precisament, ben arran de les Gavarres que hauria de passar l'anella.

Tant de bo que aprofitant la tala de pins tornessin a reparar-se algunes vinyes, sobretot ara que ja es poden emparar amb la DO Empordà. Una marca de qualitat encara, si ho fem bé.