

La arrolladora fuerza del progreso

La ciudad de Olot, a pesar de estar en el repliegue de montañas, figura inserta en el frenesí de la motorización, por lo cual ha experimentado un súbito auge de tráfico, aún acelerado por el alto nivel de riqueza industrial y el atractivo turístico de la comarca, cada día más conocida de propios y forasteros. Además, la apertura en verano del puesto fronterizo de Coll d'Arés conduce considerable corriente de vehículos que se desprendió de la gran arteria internacional de Le Perthus.

Desde hace más de 10 años persiste entre nosotros la discusión bizantina sobre la tala de los árboles de la carretera de Santa Coloma de Farnés, tramo Paseo de Barcelona. Cada bando cuida de consolidar su castillo. En el debate público nos definimos como partidarios de la necesidad de eliminar obstáculos que entorpecen dicho recorrido de carretera. Cerca del umbral de 1970 y las discusiones continúan, el tiempo pasa y los árboles permanecen plantados en la carretera. Todo está igual a pesar del incesante crecimiento de la circulación. El proceso de escalada de las clases populares hacia el coche sube en proporciones alentadoras para el avance en la socialización de la sociedad.

Olot en 10 años ha experimentado un aumento gigantesco. A la cabeza de la provincia en poder industrial, cada latido de expansión repercute en un mayor intercambio y movilización. Todo el transporte —personas y mercaderías— del suprimido ferrocarril, se ha añadido a la ya saturada carretera.

Los días 29 y 30 de noviembre de 1962 se alcanzó, respectivamente en Gerona, la matrícula GE-40.000 y en Barcelona B-300.000. ¡Ahora ya serán más del doble los vehículos que ruedan, y en nuestra comarca con las mismas carreteras.

Para conocer a fondo el problema más acuciante de la ciudad hemos estado varias veces observando y recorriendo la encrucijada del tunel vegetal de muerte.

Cerca de la esquina del Cine Ideal, en el tramo llamado Paseo de Barcelona, existe el mojón de la carretera de Santa Coloma de Farnés. A ambos lados de dicha carretera hay un paseo de unos 6'50 metros, cada paseo, que en el límite con la carretera tiene un pavimento de losas, algunas reventadas por las raíces. Medido el espacio de la carretera tiene 8 m., pero dicho espacio está mermado en cerca de 3 m. por el cuerpo de las dos hileras de plátanos plantados dentro de la carretera, y así el espacio útil para el tráfico queda reducido a algo más de 5 metros de ancho. Las 2 hileras suman un total de 127 plátanos cuyos troncos a ras de los vehículos aparecen deformados y abultados.

Le sugerimos que en las horas punta vaya a meditar en la encrucijada. ¡Es como una película de suspense! La multitud de obreros residentes fuera de Olot, apresurados por los horarios de la comida, se lanzan a la carrera mezclados con el habitual tránsito de viajeros, comerciantes, industriales, empleados y demás personas que constituyen la vasta gama de ciudadanos laboriosos. Se contempla un alud rodado que discurre en ambas direcciones relampagueándose a los lados de los temidos plátanos. ¡De los centenares de apresurados vehículos apenas habrá uno que corresponda a la privilegiada clase social que practica el ocio!

El enmarañado tráfico lo constituyen los más diversos vehículos. Turismos de todas las marcas, camiones mastodónticos, motos, tractores, velomotores, autobuses, bicicletas, ómnibus, etc. La construcción ha levantado centenares de viviendas a lo largo de la carretera; fábricas, talleres y todos engrosan al animado contingente

de peatones. Son muchos los moradores de los pueblos del Vallè de Bas que diariamente se desplazan a Olot. En fin, Vd. contemplará un colorido de peligros en alto grado explosivo.

En nuestra era de apertura social, Olot con su expansión en riqueza, su capitalista industrialización y su estancada polémica, ofrece la paradoja de frenar la fiudez laboriosa en el embotellamiento del engranaje a las puertas de la ciudad.

Si de golpe la civilización retrocediera un salto atrás, nuestra actitud sería otra. Defenderíamos la permanencia de los plátanos del paseo, de opulentas copas mecidiéndose en lo alto. Entonces el tunel vegetal cobijaría a las yeguas y a los payeses montados al trote de blancas tartanas, a las reatas de diligencias, a los virgilianos caminantes, a las campesinas que con sus repletos cestos se encaminan al mercado. Eran otras necesidades, otra organización de vida, otros suspiros del corazón.

Amigo, ¡Oh témpora! ¡Oh mores!. Hoy el rugido del motor casi ha esfumado el recuerdo bucólico y rutilante de cosas amadas. La nostalgia de los tiempos dorados de plácidas arboledas de juventud se empuja al olvido por la arrolladora fuerza del progreso.

Inmersos en el presente volvemos a la carga contra los 127 plátanos. Rotundamente afirmamos que una sola vida de un anónimo peatón o conductor tienen más valor que todo el que pueda atribuir una imaginación inspirada a la masa arbórea embelleciendo la carretera. ¿Quién podrá hacer retroceder el río de tráfico? Defender los plátanos amparándose en argumentos de estética y necesidades de oxigenación de la atmósfera, es esconder la cabeza para no ver la realidad arrolladora.

Invocando ejemplos ajenos podemos decir que hay ciudades que con arreglo a sus planes de ordenación horadan montañas, se tragan calles enteras y en aras de ensanchar el espacio vital derriban sin miedo.

Todo el mundo pide mejoras y modernización en las carreteras, y haciendo coro en el clamor entendemos que eliminar peligros y obstáculos es un aspecto importante de mejorar una carretera.

Sentado nuestro punto de vista que los árboles carreteros no reportan ninguna utilidad y sí inconvenientes, defendemos los árboles de los bosques, de los parques y jardines y todos los árboles que no estorban. También nosotros percibimos la rumorosa grandeza que late en el corazón de las hondonadas y en lo alto de los agitados ramajes.

Nos sentimos anonadados ante la poderosa solidez del árbol corpulento. La presencia del árbol solitario como la de extensas zonas de verdor, ofrecen al hombre misteriosa meditación. Sabemos bien que los árboles son manantial de riqueza, atraen las lluvias, conservan los terrenos, purifican la atmósfera y son fuente de belleza. ¿Quién no se ha extasiado sumergido en las arcadas góticas vegetales de la Dehesa de Gerona?. Estamos de acuerdo en que nos presenten ciudades inglesas como modelo en el interés por los árboles, pero debe añadirse que aquellos habitantes, apiñados en un deducido país, no ahorran el terreno para plantaciones de múltiples especies, prodigándolas en extensos parques, pero no en las carreteras.

Olot, empujado por la realidad, deberá abrirse a las necesidades presentes y acaso, como fruto del diálogo de los defensores de los 127 plátanos, se está canalizando en el subconsciente ciudadano la maravillosa idea de renoblación arbórea de altos vuelos. Recordará Vd. que, años atrás, el pueblo de Argelia, enfervorizado por el ejemplo de sus dirigentes, se aplicó a plantar árboles en extensas áreas de tierras baldías.

En nuestro país, las autoridades locales y los maestros tienen en sus manos las campañas del árbol. Puede