

Els projectes d'autopista Barcelona-Sitges

Tres opcions i un debat molt necessari

Fa ja sis anys que es presenta el primer projecte per una nova via que alleugerís el trajecte entre Castelldefels i Sitges. I malgrat aquest temps passat, i l'afegit de tres noves solucions —les tres el mateix grup— l'opinió resta perfectament desinformada al voltant del que pot succeir amb els deu o dotze quilòmetres que superen el massís del Garraf.

Aquesta desinformació s'està traduint en nerviosisme arreu dels llocs afectats, ja que l'única cosa que saben de manera clara i certa, és que tot el que es fa —sigui molt o sigui poc—, es discuteix i amb tota seguretat es decidirà, no compta ni comptarà amb l'opinió dels afectats.

Aquesta és la gran qüestió en aquest moment.

Sobre els plànols quatre idees. Tres d'un grup capitanejat per consellers d'ACESA —promotors de les autopistes catalanes— i un d'un grup que comanda el financer barcelonès Jaume de Semir. Aquest últim i un dels de l'altre grup, passen pel mar. El primer dels que foren presentats és el titulat "Mar de Garraf", del qual exposem —apart— unes dades que ens han arribat a les mans. Dels altres poc és el que en sabem. Només que es tracta de tres itineraris, el del mar, el de la cornisa i el de la muntanya. Tots els projectes contemplen també l'enllaç de la futura i possible nova via amb la que més enllà de Sitges porta a la zona de Vilanova, Cubelles, etc.

Total oposició de Sitges

Quan ja semblava que l'autovia del mar era un afer gairebé solucionat, la notícia de la presentació del projecte a la premsa ha sobtat l'opinió pública de Sitges, perquè hi havia un mínim de confiança en el resultat de l'opinió de tot un poble.

Poc temps abans, al Casino Prado, l'Associació de Veïns El Mar presentà al públic una àmplia informació de què havia de ser l'autopista, què suposava per a Sitges. La gent manifestà la seva lliure opinió: el rebuig total de l'autopista del mar. La gestió de l'associació de veïns va ser molt útil: la gent va respondre a la convocatòria d'un organisme que es posava al servei dels veritables interessos del poble. D'aquesta manera, el que fins a aquell moment havien estat rumors d'oposició es concretà en una decidida voluntat de mantenir una posició davant d'un fet que semblava voler-se imposar a desgrat de tothom. En aquest acte, uns consellers de l'Ajuntament de Sitges van assegurar que el Consistori havia impugnat el projecte. En sortir l'Associació de Veïns recollia signatures per fer també la impugnació. L'oposició no ha estat només a Sitges: al Garraf i al Baix Llobregat s'han sentit nombrosos veus en contra del projecte.

Més endavant, i en ocasió de la vinguda del Rei a Barcelona algun periòdic portà la notícia de la possible aprovació de l'autopista pel Consell de Ministres que s'havia de celebrar a Barcelona. De nou es posaren en marxa una sèrie de gestions per deturar l'acció dels promotors i, una vegada més, semblà que el pes de l'opinió pública era tingut en compte davant dels interessos d'una minoria.

L'EQUIP PROMOTOR

El dossier amb què es fa la presentació de l'autopista dona com a nom dels principals promotors l'enginyer autor del projecte, Victoria Muñoz Oms i el nomenat "fill adoptiu de Sitges", Jaume de Semir y Carroz. Sense cap ànim de personalitzar, transcrivim un comentari que se sent arreu de Sitges des de fa uns dies, i és l'estranyesa amb què la gent es pregunta com un "fill adoptiu" de Sitges pot promoure un fet que va en contra de la voluntat dels altres sitgetans.

LES RAONS DELS PROMOTORS

Les raons de la construcció de l'autopista són la possibilitat de millorar les comunicacions entre Sitges i els seus voltants, actualment dificultades per les costes del Garraf, i "defensar els interessos de la població d'una zona que requereix una solució urgent al problema de comunicacions que, amb totes les conseqüències té plantejat". Aquestes raons venen recolzades per arguments com aquest: "ens trobem a escassos metres del centre de Barcelona, els nostres comerços sentiran l'estímul d'una constant presència de nous clients; el nostre potencial turístic serà enriquit per l'afluència regular de nombrosos visitants"; "l'interès industrial de la zona quedarà refermat i es produirà inevita-

blement una revalorització general de la propietat en tota l'àrea". Com a raó addicional demostra que les 400.000 persones que tenen la segona llar, per a finals de setmana, en qualsevol lloc de la costa entre Garraf i Comarruga també tenen dret a opinar, en contra de les 53.000 que no tenen cap altra residència que l'habitual, tot l'any, en el mateix lloc... Per la seva part el grup promotor veu molt més rendible la construcció de l'autopista per mar perquè, segons les estadístiques presentades els suposa menys construcció, menys explotació i la gairebé total manca d'expropiacions de terreny de la costa. D'altra banda, l'existència de diverses pedreres en el massís del Garraf els soluciona enormement els problemes de matèria prima.

"PER QUÈ NO VOLEM L'AUTOPISTA"

Els sitgetans a qui hem entrevistat han coincidit en la total oposició a la solució "Mar de Garraf". La seva resposta va acompanyada d'altres raonaments i solucions davant de la "necessitat creada" d'una autopista pel Garraf.

Davant del fet de millorar les comunicacions amb Barcelona es proposa el millorament de l'actual carretera que travessa les costes —millorament molt més efectiu, menys costós i, sobretot, amb caràcter d'obra pública, no com a solució lucrativa proposada per un grup privat. Aquesta acció cal acompanyar-la d'una bona reparació de la carretera que comunica Sitges-Sant Pere de Ribes i Vilafranca del Penedès, per tal de facilitar l'accés, si es vol, a l'autopista de l'interior. Si bé és ben cert, a més, que una gran part de la gent de Sitges i Vilanova es trasllada cada dia a Barcelona per motius d'estudi o de treball ho fa en tren i no per carretera, també caldria demanar, doncs, algunes millores a Renfe.

Una solució com l'autopista del mar suposa per a Sitges la destrucció de la bellesa natural; la total divisió física del poble en dos sectors, partit ja actualment per la carretera i pel tren, per tant, seria una divisió més i molt més forta que les altres. A més, l'autopista impedeix la construcció de la variant de la C-246, projectada des de fa molts anys i deixa l'actual carretera que travessa el poble creant molts problemes tal com està. És una obra d'infraestructura supèrflua, donada la proximitat —20 kms.— amb una altra autopista, i, sobretot, és afavorir la gestió lucrativa d'un grup privat enfront d'un problema, la solució del qual en mans de la gestió pública seria més fàcil i menys costosa.

L'alcalde de Sitges, senyor Ibàñez, ha manifestat el seu temor a una gran especulació que pot esdevenir arran de la sèrie de terrenys que es poden guanyar al mar, al llarg de l'autopista. A nivell oficial d'Ajuntament s'han realitzat —ens diu— totes les gestions possibles per a impedir aquesta realització. No obstant això calen esforços a tots nivells. Una vegada més el poble de Sitges vol manifestar a través de tot els medis a l'abast la seva més rotunda oposició a la solució "Autovia Mar de Garraf".

VINYET PANELLA

PODRIA ENTRAR EN SERVEI EL 1978

Els terminis d'entrada en servei resulten força coincidents així com també els períodes de concessió. Cap a mitjans del 1978 o abans per les solucions del mar i uns disset o divuit anys de concessió a partir dels quals la via, sigui quina sigui la solució adoptada, passaria a l'Estat. Enmig d'aquests projectes es mouen, evidentment, els inevitables interessos particulars que pugnen per aconseguir el que sembla ser, constitueix o pot constituir un bon pastís. En realitat entre els dos grups existeix, bé que soterradament, una autèntica lluita en la que cadascun empra les millors de les seves armes.

Com a gran excusa, el progrés, la velocitat, la necessitat que els embussos per les inacabables corbes de la carretera que travessa el massís del Garraf, s'acabin. Mentre el Col·legi d'Arquitectes rebutja la solució mar, el poble de Sitges, com ens manifesta el nostre corresponent, també diu no a una via paramarítima, tot demanant que el que hi ha, sigui més ben aprofitat. Però sobretot demana quelcom tan elemental com poder participar activament en una realització de què en definitiva n'és el principal afectat.

Sense cap mena de dubtes, s'imposa un ample debat públic que clarifiqui d'una vegada per sempre l'ambient i que situi els projectes, les expectatives, les opinions i els desitjos de tothom, a plena llum del dia.

Tot això sense perdre de vista que existeix un greu problema circulatori especialment intens en els finals de setmana. I que al mateix temps una via ràpida, ultra els perjudicis de tipus ecològic i morfològic, pot portar a un augment de la congestió sociourbanística de la zona, ja prou densa.

Característiques de l'Autovia Mar de Garraf

Hom calcula que 400.000 barcelonesos, en cada final de setmana, els períodes vacacionals, de la carretera que travessa les Costes de Garraf els mena cap a Sitges, Vilanova i la Geltrú, etc. Les dificultats circulatories que ofereix aquesta ruta centren aquest article a partir d'una solució prevista per un grup financer presidit per Jaume de Semir i Carroz.

Els divuit quilòmetres de curves i ondulacions que formen el tros de carretera que supera les esmentades costes de Garraf han constituït des de fa força temps una preocupació per a tothom. Des d'usuaris fins estaments públics. En aquest context neix una iniciativa particular concretada en el projecte titulat "Autovia mar de Garraf" que és presentat ja al 1970. L'originalitat del mateix es basa en que abandona l'assentament sobre terra ferma —sigui a través d'un trencament de l'orografia, sigui mitjançant un túnel per transcórrer damunt del mar, pràcticament enganxat a la costa i a una altura d'uns quatre metres sobre el nivell de les aigües. El seu recorregut és de 16 quilòmetres, dels quals uns deu són els que es situen en la zona propiament considerada de Garraf. La resta correspon a l'enllaç amb la C-246 a Castelldefels i la perllongació, terra endins, fins a les afores de Sitges.

CARACTERÍSTIQUES ESSENCIALS

Eixint de les informacions rebudes del grup promotor, les característiques més significatives que conté el projecte es basen per una part en l'economia tan en el cost —hom calcula uns 3.000 milions d'estalvi sobre altres solucions— com en el manteniment —es parla d'un 72% d'estalvi— com en el menyspreu paisatgístic, en no trencar l'orografia de la zona. L'evidència d'aquestes dades no podem discutir-la en alguns aspectes. Sí, però, que resulta clar que el perfil de la costa, la

Majoria dels que s'hi oposen

Significatius resultats d'un sondeig d'opinió

El Centre d'Estudis Tècnics l'Aula d'Investigació: Departament Sociologia Turística, acaba de fer un sondeig d'opinió al voltant de la solució autopista del mar. Un grup d'estudiants, residents a les zones afectades ha cuidat de la realització d'una enquesta, de la qual oferim els resultats més significatius.

D'entrada cal assenyalar, com ho fa el recull del treball, que degut a la rapidesa amb què es precipitaven els esdeveniments, el treball no ha pogut assolir l'amplitud i amb ella la precisió, necessàries. Els seus resultats posseeixen, un valor indicatiu i per tant no es poden considerar com totalment científics.

Els llocs sondejats foren Gavà, Castelldefels i Sitges. En realitat l'alt nivell d'ignorància que ens mostren els enquestats de Gavà, dona als valors trobats aquí, una escassa significació. D'entrada trobem que el 64 % de la població enquestada es manifesta contrària a la solució. Aquest percentatge és més alt a Castelldefels (85 %). A Sitges es manté dintre de la mitjana (64 %). En els casos en què els enquestats són fills de les poblacions afectades els percentatges d'oposició augmenten. El 100 % dels nascuts a Castelldefels rebutgen el projecte.

Com a motiu més exposat en contra, hi ha el de defensa del pasatge, després el perjudici per a les platges, perjudicar l'afluència turística, etc. Entre els que creuen que es beneficiarien del projecte domina els que no menen als promotors, capitalistes i constructors. En aquest cas la pregunta es presentava oberta, o sigui sense esmentar respostes concretes i deixant plena llibertat a l'enquestat.

Per ordre hom creu que les poblacions més afectades serien primer Garraf, Castelldefels i Sitges.

Pel que fa al suggeriment d'accions a emprendre una bona part es manifesta pel d'assolir informació i responsabilitat sobre el tema.

ELS QUE ESTAN D'ACORD

Els que estan d'acord representen el 19 % dels enquestats. Percentatge que disminueix en els nascuts a la localitat afectada, d'acord amb el que s'ha dit abans en parlar dels que estan d'acord. Castelldefels no més presenta un 5 % de sí al projecte. Sitges, per contra, amb un 25 % d'enquestats conformes assolix el màxim d'auència. El motiu més esmentat com a favor, és la millora de les comunicacions. També molts dels favorables al projecte creuen que beneficiaria tothom.

L'enquesta no situa solucions ni pregunta tampoc si realment és necessària una nova via —sigui del tipus que sigui—. Amb tot deixa força clar el rebuig general al projecte mar, coincidint d'aquesta manera amb l'opinió manifestada des de Sitges en aquesta mateixa plana.

Caldria afegir pel que fa a Castelldefels, que aquesta solució mar significaria donar també via lliure a la part del Programa de Red Viària provincial que com sabem parteix per la meitat la vila. La falta d'informació ens impedeix confirmar si el mateix succeiria o no amb les solucions Cornisa i Muntanya. Molt probablement sí. I aquí caldrà tenir en compte que poca cosa s'arranjaria —des de la perspectiva dels embussos del Garraf— si no es modifica l'accés a la futura nova via. Si la travessa Barcelona-Castelldefels continua com ara.

JAUME COMELLAS

Per a un poble
que sap beure...



DE LA SERRA

Un autèntic cava.