

Castell d'Aro - Palamós

JOAQUIM NADAL I FARRERAS

Pel que sembla, s'acosten dies d'entrada en servei de grans infraestructures considerades estratègiques per al desenvolupament del país. De fet fa molt pocs dies hem vist com es posava en servei la subestació de Bescanó de la línia elèctrica Sentmenat-Bescanó. Justament, les fotografies d'aquest acte m'han portat a escriure aquest article i a reflexionar sobre el sentit de la continuïtat institucional i el valor d'aquest fet com a reflex d'un sistema ben articulat de llibertats i de drets, basat en la democràcia.

Les imatges ens mostraven a Bescanó el president de la Generalitat Artur Mas, acompanyat del president de Red Eléctrica Española, l'exministre Luis Atienza, l'alcalde reelegit de Bescanó, Xavier Soy. Tothom va subratllar la importància de l'acte i el fet rellevant que a partir d'ara el subministrament elèctric de la Costa Brava i de tot Girona està més garantit. El resum podria ser que finalment s'ha superat una situació de risc i s'ha acabat la precarietat de la xarxa gironina pel que fa al subministrament en alta tensió. Pocs recordaven en aquest moment les tensions i dificultats per a la construcció d'aquesta línia. Les obstruccions reals des de dins i des de fora; l'oposició articulada en el territori i les mateixes institucions; les contradiccions internes de les forces polítiques i la dualitat de discursos en molts casos. Per això, més enllà de les imatges del dia de la inauguració, caldrà certificar per a la història, i no sé si el president Mas ho va ponderar prou en les seves paraules, els patiments i les incomprendiments que va haver de viure el mateix alcalde de Bescanó, Xavier Soy, i totes les peripècies que ell podria explicar. És el cas també de l'exconseller Antoni Castells i el seu director general, Agustí Maure, que, en aplicació del Pla de l'energia que el Govern de Catalunya havia aprovat, van impulsar, defensar i promoure la construcció de l'anomenada línia de molt alta tensió en un context de no poca hostilitat i de màxima incomprensió pública i publicada. Els obstacles mateixos del procés de la construcció acrediten un marc de dificultats que, ara, sembla diluït i esborrat en el context de l'efemèride de la inauguració. Però les coses acaben perquè comencen i en el moment final d'aquesta infraestructura és just d'esmentar qui i com la va començar i impulsar. Sobre el terreny i en la cuina preparatòria, en Ramon García-Bragado i la Pia Bosch, aleshores delegada del Govern a Girona, podrien explicar el detall més quotidià i intern de la història que culmina ara. Dins d'aquest mes de juny viurem encara dos moments culminants d'aquesta continuïtat indiscutible i que fa gran el sistema que tenim i les llibertats de què gaudim i que vam conquerir.

És més que probable que passat Sant Joan i abans de finals de mes entri en servei el desdoblament, llargament esperat i reclamat des del territori, de la C-17 de Vic a Ripoll. De fet, mentre finalitza l'aglomerat i les tasques d'acabat de l'antiga carretera que farà el paper de carrils ascendents, ja es passa en doble direcció per tot el traçat nou i el gran sistema de túnels que situa, des d'ara mateix, Ripoll a vint minuts de Vic. Quan comencin les vacances d'estiu, la gent que vulgui anar al Ripollès, a la vall de Ribes o a la vall de Camprodon, i els que vulguin anar a la Cerdanya per la collada de Toses, ja saben que podran gaudir d'una carretera desdoblada fins a Ripoll mateix. Més enllà dels túnels i els viaductes, els treballs a la vora del Ter han marcat una obra d'enginyeria civil de gran magnitud i de bona execució. No cal que aquesta obra se la vulgui atribuir ningú en exclusiva. És del poble i del territori. És transversal i volguda per tothom. És la reparació d'una injustícia i d'un greuge històric. És la recuperació d'algunes dècades perdudes. És la condició necessària, però no suficient per trencar l'aïllament històric del Ripollès i per assegurar que les comunicacions ja no seran l'excusa per a la competitivitat i les inversions productives que la comarca necessita per recuperar el temps industrial que l'ha caracteritzat sempre, i per donar un impuls renovat al sector del turisme avui ben acreditat per establiments i una oferta de qualitat ben remarcable.

I, finalment, és ara ja pràcticament segur que abans de Sant Joan es podrà posar en servei el desdoblament de Castell d'Aro a Palamós. Castell d'Aro, com m'ha insistit sempre la Dolors Padilla amb raó. Diumenge passat vaig anar a Palamós i vaig poder veure en directe que tot és molt a punt, que l'obra ha reprès el ritme necessari per no haver de patir, que els enllaços estan pràcticament acabats, que les tasques d'aglomerat i senyalització horitzontal i vertical avancen a molt bon ritme, i que els talussos tenen ja, en la majoria dels casos, una vegetació suficient per integrar l'obra al territori. En una direcció o altra, la vista abasta horitzons amplíssims, boscos profunds de les Gavarres, urbanitzacions insòlites que s'enfilen per pendents indòmits, i grans llenques de mar a la badia de Palamós i a la ratlla de Platja d'Aro, a Sant Feliu de Guíxols, com una invitació i una incitació a gaudir del lleure que la costa ens proposa.

Aquest estiu s'hauran acabat les cues històriques. Hurem posat el punt i final a dècades d'endarreriment. Passaran al record i als racons de la memòria els desviaments Culler dels anys vuitanta, i passarà definitivament a la història el ministre Fernández de la Mora que fins fa deu anys era l'últim que s'havia ocupat dels accessos a la Costa Brava en època tan reculada com els anys seixanta. Ara, Maçanet-Llagostera-Santa Cristina-Castell d'Aro-Calonge-Palamós-Mont-ras-Palafrugell-Llofriu serà un traçat continu d'una autovia que també era una reclamació històrica, una demanda del territori, una necessitat estratègica.

Els beneficis econòmics d'aquesta infraestructura, construïda en etapes, s'han anat notant i Sant Feliu de Guíxols i Platja d'Aro, Palamós i Palafrugell ja n'han començat a rebre els resultats amb els trams que ja fa un cert temps que estan en servei i que han facilitat les coses, desfent els nusos que s'havien anat acumulant i que havien convertit l'accés a la Costa Brava centre en un rosari d'inconvenients.

Tinc molts testimonis de persones i empreses directament beneficiades per aquestes obres que veuen ara com el seu lleure o la seva activitat econòmica té finalment la facilitat d'un sistema de comunicacions que ha trigat massa a arribar.

Alguns es lamentaran del retard, pocs seguiran pensant que era innecessari, uns altres permanentment insatisfets en voldran sempre més, la majoria pensarem que finalment s'ha saldat un deute i que ara toca gaudir i aprofitar les inversions que s'han pagat amb els diners de tots els ciutadans de Catalunya.

Font del document: <http://www.diaridegirona.cat/opinio/2011/06/03/castell-daro-palamos/492100.html>