

# Quan un poble diu no

Els veïns de Castelldefels no accepten que l'autopista projectada per la Generalitat travessi el seu nucli urbà. Coordinats per una gestora, proposen un traçat alternatiu, i hi donaran suport amb un programa d'accions populars.

Eduard Company i Fonts

«És del tot evident que el pas d'una autopista pel poble de Castelldefels significaria la seva mort; és una cosa rotunda».

En aquests termes s'expressa Francesc Josep Bercero, tinent alcalde d'Obres i Urbanisme de la vila de Castelldefels, en relació a l'avantprojecte de l'«autopista Castelldefels-Sitges», aprovat el 31 de juliol d'enguany per la Direcció General de Carreteres del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya.

«Nosaltres hem desestimat en reiterades ocasions —explica Francesc Josep Bercero— que una autopista hagi de passar pel nucli urbà de Castelldefels, necessàriament. Podria passar per un altre lloc per on no partís el poble en dues parts, ja que avui en dia tècnicament és del tot possible aquest aspecte. Tot i que compartim la idea que ha d'haver-hi una via ràpida de comunicació, rebutgem enèrgicament que hagi de triturar tota una població. Ja te-

nim prou separacions entre muntanya i platja».

No obstant aquestes declaracions, el tema d'una autopista que comuniqui Barcelona amb el Vendrell fa ja molts anys que té amenaçada la mil·lenària vila de Castelldefels. En concret, i fent un repàs històric, l'avantprojecte aprovat per la Generalitat de Catalunya inicia el seu accidentat camí l'any 1953, quan el departament d'Obres Públiques del règim franquista crea el Plan General de Carreteras de Catalunya, en el qual ja es contempla aquesta possibilitat. Però no és fins el 1973 que es duu a terme un seriós pre-estudi de l'avantprojecte, amb la intenció d'unir Barcelona i Sitges per una autopista; la idea, corre a càrrec del Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme, el MOPU.

El projecte pren forma un any després, el 1974, quan es presenten els plànols de tres possibilitats. La primera, la construcció d'una autopista per damunt del mar, com una cornisa al davant de les costes de Garraf. La segona, utilitzant l'antic Camí Reial de València, que és el que transcorre pel

centre del nucli urbà de Castelldefels. I, la tercera, traçada entre la carretera comarcal 245, que al pas per Castelldefels es converteix en l'avinguda de la Constitució, i les urbanitzacions de Bellamar, Montemar i el Poal.

Un any després, es presenta de nou el projecte, però ja amb una decisió sobre les tres anteriors possibilitats. Desestimades la primera i l'última, la vessant que propugna el seguiment de l'itinerari que fa l'antic Camí Reial de València és la proposta acceptada. Encara un any després, ja al 1976, el MOPU aprova definitivament el Plan General Metropolitano de Carreteras, en el qual es recull l'avantprojecte d'autopista. A partir d'aquest moment, s'inicia un període poc clar en referència a l'avantprojecte.

El fet, però, és que el 24 d'octubre de 1985, la Corporació Metropolitana de Barcelona aprova la Modificació del Pla General Metropolità en l'Àmbit de la Zona Costanera, conegut vulgarment pel Pla de Costes, que és la represa del Plan General Metropolitano de Carreteras, de 1976, i que treu a la llum l'endormiscat avantprojecte de l'Autopista Barcelona-Sitges.

Un any més tard, la Generalitat de Catalunya, després d'haver fet les correccions pertinents al Pla de Costes Metropolità i tenint les competències oportunes d'obres públiques, es fa seu el Pla i el deixa llest per a l'aprovació definitiva el 31 de juliol de 1987. L'autopista pel centre del nucli urbà de Castelldefels és ja un fet.

## Comença el sarau

La publicació en el *Boletín Oficial del Estado*, el 21 d'agost d'enguany, de l'aprovació de l'avantprojecte per part de la Generalitat posa en estat d'alerta uns quants veïns de Castelldefels,



DOMÈNEC UMBERT



DOMÈNEC UMBERT

F. Bercero (dalt, a la dreta): «Rebutgem enèrgicament el fet que l'autopista hagi de triturar la població».



# acuário

## espai de salut

No usem el poder del coneixement, el compartim. T'assessorem en la teua salut

- Naixement sense violència.
- Pediatria-Puericultura
- Planificació familiar
- Ginecologia-Medicina general
- Clínica del dolor
- Preparació al part
- Psicomotricitat infantil en aigua

Pintor López, 4 - Tel. 331 02 03  
46003 València

Ramón y Cajal, 12, 1r. (96) 578 59 68  
03700 Dénia (Alacant)



Centre  
**Carles Salvador**

### CURSOS PER CORRESPONDÈNCIA

#### 1. Llengua i Literatura:

- Curs d'Iniciació.
- Curs d'Iniciació (per a castellanoparlants).
- Curs Bàsic.
- Curs Progressiu de Llengua.
- Curs de Professorat.

#### 2. País Valencià:

- Geografia i Història del País Valencià.

Matricula oberta tot l'any,  
tret del mes d'agost. Per a més  
informació, adreceu-vos al

**Centre Carles Salvador**  
Moratín, 15, 6a. 46002-València

afectats per les expropiacions o perjudicats pel pas de l'autopista segons l'itinerari fet públic. Decideixen, doncs, crear un ens d'oposició al traçat de l'autopista i sorgeix, d'aquesta idea, la Gestora Antitraçat de l'Autopista, que es registra a l'Ajuntament el 17 d'agost de l'actual any.

No gaire més tard, com Pla explica, va entrevistar-se amb l'alcalde de Castelldefels, Agustín Marina: «Va ser el 2 de setembre, ja que nosaltres havíem començat a fer soroll, distribuint octavilles amb el telèfon de la Gestora i fent una crida als ciutadans de Castelldefels perquè s'oposessin al traçat de l'autopista, i, és clar, l'ajuntament va assabentar-se'n, i com que nosaltres ja estavem units amb associacions de veïns i gremis de botiguers, d'hotelleria, etc., va voler saber qui érem i el que preteníem. Vaig tenir una entrevista personal amb el senyor Marina i, l'endemà, una altra tots plegats, amb les associacions de veïns incloses».

El dia 9 de setembre, l'ajuntament convoca un Ple extraordinari en el qual pren la resolució d'oposar-se absolutament al fet que l'autopista passi pel nucli urbà i, a més, en proposa, segons idea de la Gestora, un traçat alternatiu, que passaria pel massís de darrera Castelldefels, i decideix, també, crear una Comissió per a coordinar els actes d'oposició a l'autopista. L'acord és pres per unanimitat del consistori. Ramon Martín, portaveu del grup municipal de Convergència, explica que «no ens hem oposat a la Generalitat, sinó que ens hem oposat al traçat de l'autopista perquè, després d'estudiar-lo i repassar-lo, i de contactar amb veïns i afectats, no hem trobat ningú que ens digués que l'autopista pogués tenir cap classe d'avantatges».

Però mentre la Gestora constantment promovia reunions explicatives pels veïns de cada barri, distribuïa cartells amb eslògans d'oposició al traçat de l'autopista, feia circular més de deu mil pasquins per a fer-se conèixer, etc., i tot, segons un ordenat pla de conscienciació popular, que preveu inclús manifestacions massives i talls de l'autovia, la C-246, al seu pas per Castelldefels, la Comissió creada a partir del Ple extraordinari no fa res de res, llevat de sumir-se en un estat letàrgic del qual no eixirà fins al dia 24 de setembre.

El punt curiós del cas és que, si bé seria comprensible l'apatia per part de CiU, ja que va contra una decisió de la Generalitat, no ho és tant pel que fa referència al grup majoritari de l'ajuntament, el del PSC-PSOE, al qual pertany l'alcalde, Agustín Marina. «Pot-

ser —comenta Ferran Pla— s'imagina, el consistori, que no ha de començar a actuar fins el dia 15 d'octubre, que és el terme per a presentar al·legacions a l'avantprojecte per part de persones físiques, i com que l'ajuntament té fins al 15 de novembre, un mes més, per efectuar-ne les seves, pensen que només poden moure's en aquest mes».

### Interessos ocults

Sembla obvi pensar que ha d'haver-hi diversos interessos desconeguts, prou importants per a fer que hi hagi una autopista que uneixi Barcelona amb Coma-ruga, malgrat que per aconseguir aquest objectiu s'hagi de destrossar una vila mil·lenària.

Aquests interessos podrien classificar-se en dos grans i evidents grups: polítics i econòmics.

Quant als interessos econòmics, hi ha fortes reticències a parlar-ne, ja que són de difícil, per no dir que d'impossible, demostració, malgrat que la seva obvietat s'imposi per damunt de qualsevol altra raó. Ho reconeix Bercero: «Oficialment, no sabem res, la Generalitat insisteix que hi ha molt de trànsit, i bé, és un argument que compartim. Però extraoficialment podem pensar que hi ha uns altres interessos; no sé quins, però n'hi deu haver. Jo podria, sempre extraoficialment, donar opinions sobre aquest assumpte, i especulacions i rumors... Hi ha moltes coses que queden fosques, i no s'acaba de veure el tema amb tota claredat».

Ramon Martín, per la seva banda, afirma que «s'haurien de demostrar aquests interessos soterrats, perquè, de coses, se'n diuen moltes. Allò que no és demostrable més val no dir-ho, perquè llavors s'entra en un terreny difícil».

Pla és més rotund: «És clar que hi ha interessos entre mig, i jo te'n podria dir més d'un».

La vessant política de l'afer és més clara, tot i que la situació a què s'ha arribat és del tot paradoxal. D'una banda, el paper de CiU, que domina la Generalitat, però que és minoria a l'ajuntament de Castelldefels. El grup del consistori, en les últimes votacions municipals, va augmentar considerablement la seva posició, en detriment del PSC-PSOE. Uns dels barris on CiU va aconseguir l'augment de vots són, precisament, els que queden més afectats pel pas de l'autopista. Per tant, no podia oblidar que representava els seus interessos, alhora que aquests s'enfrontaven directament amb els projectes estructurals del seu partit. Tot i que va decidir-se per l'oposició a l'autopista,

## «No farem cap barrera més»

Jaume Amat i Curtó, director general de Carreteres

—**L** evidència, per al ciutadà de Castelldefels, és que si es fa l'autopista pel centre urbà, matarà el poble...

—Qui coneix Castelldefels, sap que això no és del tot cert. No farem una autopista com aquelles que entren a San Francisco, sinó que serà una ampliació de l'autovia ja existent. Per dir-ho d'alguna manera, que no farem cap barrera addicional; cap desgràcia més que les que ja té Castelldefels.

—¿Què pensa de l'alternativa que ofereix l'ajuntament?

—La conec poc, però si la presen-

ten de manera tècnica en el terme previst per a les al·legacions, la Generalitat l'estudiarà amb tota atenció. No tenim, al respecte, cap prejudici.

—¿Quina valoració fa de la doble opinió de l'alcalde de Castelldefels i alhora vice-president segon de la CMB en referència a l'autopista?

—Em consta, per les actes de la Corporació, que no s'hi va oposar, a l'autopista; a l'inrevés, que si va fer alguna observació va ser a favor. A mi em va fer, diguem, molta gràcia. Ho vaig trobar francament paradoxal. Crec que per part d'ell és poc seriós: si en aquell moment no s'hi va

oposar, que tampoc s'hi oposi ara. Em sembla ridícul.

—Hi ha un corrent d'opinió que més que els interessos del poble de Castelldefels, el que hi ha en litigi amb l'autopista són interessos polítics i econòmics...

—No veig quins interessos econòmics pot haver-hi. Si el que vol dir-se és que hi ha un grup concret darrere del projecte i que actua pressionant la Generalitat, això és inexacte totalment. No hi ha cap grup financer que, per raons econòmiques, ens faci tirar endavant aquest projecte.

—El grup de CiU a l'ajuntament de Castelldefels va votar en contra del projecte de la Generalitat. ¿És això un principi d'enfrontament dins del partit?

—No, de cap manera. No he rebut encara la redacció exacta, però em diuen que no és una moció contra l'autopista, sinó la demanda d'un traçat alternatiu. Jo trobo que la seva raó de vot és totalment coherent, ja que l'avantprojecte està en període d'informació pública.

presentants de CiU i PSC-PSOE, no tinguéssim gaire interès a actuar amb vehemència. I, també, i el que és més greu, que, si no s'hagués format la Gestora, ni s'haguessin recollit els milers i milers de firmes per a l'al·legació corresponent, no s'hauria, presumiblement, format la Comissió, i qui sap si s'hauria convocat el Ple Extraordinari del 9 de setembre. En una ocasió, Pla afirma que la Comissió «sembla que hagi actuat com a fre».

### El futur, poc clar

Tot i que la Gestora Antitraçat de l'autopista opera amb molts ànims, no tothom comparteix el seu optimisme. El cert és que hi ha molts dubtes que l'alternativa al traçat pugui reeixir. Ramon Martín explica que «tant de bo que s'imposés la raó del ciutadà per damunt de la raó política. Però, per desgràcia, no sempre és així. Jo sóc escèptic respecte a l'acceptació de l'autopista alternativa que es proposa, perquè l'Avantprojecte ha costat molts diners i molt de temps, i per tant, variar-lo és difícil».

DOMÈNEC UMBERT

Jaume Amat: «Darrere del projecte no hi ha cap grup concret que pressioni la Generalitat».

la seva posició és una mica ambigua i compromesa.

D'altra banda, el PSC-PSOE, amb el seu alcalde al front, Marina. Qui va recuperar el Pla de Costes va ser la Corporació Metropolitana, amb majoria socialista, i, per tant, la seva oposició actual, com a ajuntament és, si més no, paradoxal. No obstant això, qui realment es troba en un clar *off-side* és l'alcalde del consistori, ja que al mateix temps ostenta el càrrec de vice-president segon de la Corporació Metropolitana de Barcelona.

### Dues cares d'un alcalde

En l'acta Núm. 8/85 de la sessió del

24 d'octubre de 1985 de la Comissió de Govern Ordinària de la C.M.B., s'aprova inicialment, amb el quòrum de la majoria absoluta del nombre legal de membres, la proposta de modificació del Pla General Metropolità als termes municipals de (...) Castelldefels i les Botigues de Sitges. La modificació al Pla General diu: «El nou traçat per a l'autopista es disposa entre l'actual carretera C-246, al sector Bellamar i l'actual línia del ferrocarril». Un dels membres de l'esmentada sessió era Agustín Marina. No consta, en l'acta, que demanés la paraula ni una sola vegada.

Aquest fet explicaria que la Comissió, pel que fa referència als seus re-