

Territori

La Selva es fa un nus

La plana selvatana: de camps de conreu a node de comunicacions

Marc Heras



Si fa uns anys ens haguessin dit que entre el veïnat de Bòries, Camps d'Onyar i el Pla de Can Salvà hi hauria un complex node on convergeixen algunes de les infraestructures de transport més importants de casa nostra, difícilment ens ho hauríem cregut. Ni el visionari més optimista de mitjan segle XX podia sospitar que en el dia d'avui una línia de tren, una carretera nacional, una autopista, l'eix transversal, altres carreteres de divers ordre i un gran aeroport comercial confluirien en aquesta plana ocupada per grans extensions de conreus i boscos.

Fotografia aèria de 1974. L'autopista és el centre d'atenció de la imatge. Així mateix, s'intueixen els primers creixements fora dels nuclis urbans

L'any 1957 va néixer el projecte de construcció d'un gran aeroport, l'embrió del qual l'hem de situar en les converses de casino d'uns afeccionats a l'aeronàutica

Preguntem-nos un moment com és possible passar de l'agricultura de subsistència a un node d'infraestructures. Què ha dut un territori dominat per grans extensions de conreu —que actualment continuen essent l'ús principal del sòl d'aquests espais—, a erigir-se com el gran node de comunicacions de les comarques gironines? I preguntem-nos també com s'han esdevingut aquestes transformacions. ¿Han estat planificades conjuntament, com un tot, les diferents infraestructures? I la gent del territori, com ho ha viscut? Quina opinió els mereix?

Abans de trobar resposta a aquestes preguntes, voldríem fer un petit matís al títol que encapçala l'article. Cal entendre el nus d'infraestructures o de comunicacions en el seu sentit més ampli. Si bé és cert que el seu significat de diccionari és restringit exclusivament al punt on s'entrecreuen diferents vies de comunicació, en el nostre cas l'entrecreuament no és tal sinó que més aviat és una relació de proximitat, una concentració entre diversos mitjans de comunicació: viaris, ferroviaris i aeroportuari. Una altra puntualització a fer és sobre el marc territorial. La plana selvatana té unes dimensions gens menyspreables i no la prendrem en consideració en la seva totalitat, sinó que ens referirem pràcticament al territori comprès entre els municipis de Vilobí d'Onyar i Riudellots de la Selva i els espais més propers.

A mitjan segle XX, a l'inici de la dècada de 1950, la Guerra Civil havia deixat pas a uns anys de dura postguerra i el record de la prosperitat de les primeres dècades de segle es desdibuixava en la memòria; treballar la terra era el principal recurs per a la població. La producció agrícola es caracteritzava pel policultiu i la tendència era la d'anar guanyant més terres de conreu en detriment dels boscos, per la



DANI DIEZ, INSPA

Vista aèria de l'aeroport Girona-Costa Brava.

qual cosa la riquesa paisatgística del mosaic resultant era més que notable.

La població es concentrava en els nuclis dels termes que configuren aquesta àrea, però això no significa que els nombrosos masos dispersos existents no estiguessin plens de vida, seguint els ritmes que el calendari marcava. Aquest poblament dispers justifica la presència d'una densa xarxa de camins i corriols, però pel que fa a les grans infraestructures del transport, només la carretera nacional radial de Madrid a la frontera i la via de tren de Barcelona a la frontera eren les dues grans obres existents. De la primera —formant una i grega— en partien dos ramals pertanyents a la mateixa carretera, la de Bonmatí —a ponent— a Riudellots —a llevant—. Aquesta i grega és una característica que s'ha mantingut al llarg dels anys.

Converses de casino sobre un aeroport

L'any 1957 va néixer el projecte de construcció d'un gran aeroport comercial a la província de Girona,

l'embrió del qual l'hem de situar en les converses de casino d'un grup d'amics afeccionats a l'aeronàutica i que pretenien la creació d'un aeroclub. L'aleshores president de la Diputació Provincial, Joan de Llobet, va recollir i ampliar aquella idea original. Des d'aquell moment, la Diputació Provincial va moure els fils necessaris per tal que el projecte del gran aeroport comercial acabés essent una realitat deu anys més tard. Durant la dècada dels anys 60 del passat segle es gestaren i esdevingueren realitat els primers grans canvis. El 1961 es va decidir l'emplaçament definitiu de les instal·lacions aeroportuàries sobre totes les possibles localitzacions plantejades. El lloc escollit, pròxim al veïnat de Bòries, ho fou per tenir un seguit de característiques favorables, entre les quals podem destacar les facilitats de comunicació, la situació central respecte als nuclis turístics i uns terrenys d'escàs valor però amb bones aptituds per a l'assentament de pistes. Els terrenys van haver de ser aportats per la Diputació Provincial, amb un cost de 10 milions de pessetes, com a

DANI DECH, INSPA



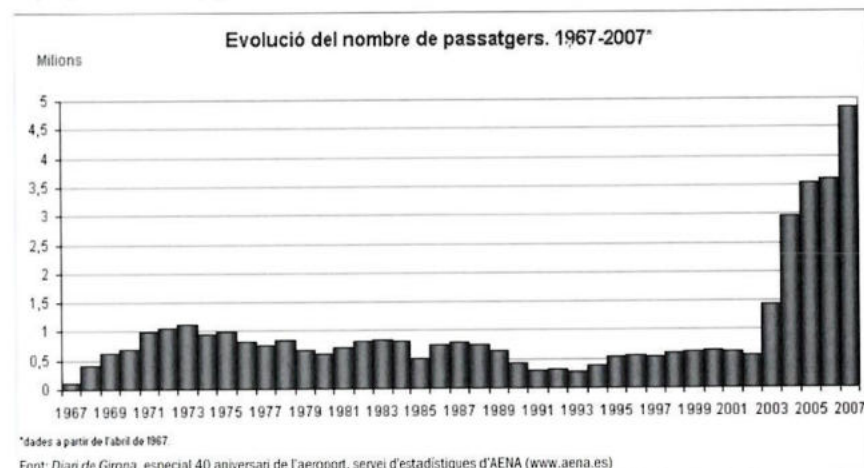
Vista aèria de l'aeroport.

requisit per tal que el Ministerio del Aire aprovés el projecte. Uns altres 40 milions van ser aportats pel Sindicato de Hosteleria i per diversos ajuntaments, és a dir, que dels 328,5 milions de pessetes totals —que equivalen a uns 42,85 milions d'euros actualment—, un 15,2% varen ser aportacions locals, un fet extraordinari, ja que aquest és l'únic aeroport de l'Estat que en el seu moment va ser finançat, encara que en part, per agents locals.

Però l'aeroport no s'ubicava sobre una taula rasa. Els terrenys, bàsicament agrícoles i forestals, estaven habitats per algunes famílies que van haver de deixar els seus records enrere. També una altra activitat es va veure condemnada com a conseqüència directa i indirecta de l'aeroport: els forns rajolers. Dels nou que hi havia, tres van desaparèixer perquè les pistes els havien de passar literalment per sobre i els sis restants es quedaren sense la matèria primera que en justificava l'existència. És a dir que, mirat des de la distància dels anys, potser els terrenys no eren de tan escàs valor com es va resoldre en la decisió de la

ubicació de les instal·lacions aeroportuàries. Molts dels que es veieren obligats a abandonar la seva llar es van instal·lar a Salitja i la gent de Vilobí va tenir preferència en l'adjudicació de les noves places de treball que sorgiren vinculades a l'aeroport: manteniment, vigilància, bombers i taxistes, per posar alguns exemples.

En aquest gràfic s'aprecien clarament els dos períodes que ha travessat l'aeroport: de 1967 a 2002 i a partir de 2003. El primer vol de Ryanair va sortir de Girona amb destí a Frankfurt el 5 de desembre de 2002, amb uns 150 passatgers. El gràfic mostra el creixement dels últims anys i la consegüent nova dimensió que ha adquirit l'aeroport, que s'ha situat dins el top 10 dels aeroports espanyols i continua pujant.



Treballadors de Huelva i Jaén

Una altra de les conseqüències de la construcció de l'aeroport va ser l'arribada d'un important contingent de població provinent de Jaén i, sobretot, de Huelva. Venien perquè una de les empreses que havien de construir l'aeroport havia acabat recentment les obres d'uns embassaments en aquelles províncies i els treballadors van tenir la possibilitat de continuar amb feina, si s'instal·laven a Vilobí.

Mentre tot això passava, un altre fenomen es deixava notar, no només en aquest territori, sinó que era un esdeveniment de caràcter general. Estem parlant de les migracions del camp a la ciutat impulsades pels processos d'industrialització. Girona s'erigia com a centre del creixement demogràfic de la seva àrea, mentre que les poblacions del voltant, pel nostre cas les situades a migjorn, restaven estables o, fins i tot, perdien població. Tal és el cas de Vilobí d'Onyar, malgrat la important arribada d'immigrants. En aquest sentit, s'ha d'entendre que el pes relatiu d'aquest grup de població fos

A Fornells de la Selva es creà un polígon-aparador, on la gent que hi passa amb cotxe pot veure què s'hi ven

remarcable per al conjunt de Vilobí, de tal manera que es va notar un canvi de tarannà fruit de la barreja dels costums locals amb els dels nousvinguts.

Com a resultat d'aquest procés de despoblament rural i dels canvis en la demanda per un augment de la renda de la població, els conreus també es veieren obligats a adaptar-se. El policultiu començà a deixar pas al monocultiu intensiu i les explotacions s'autodimensionaren per ser rendibles en termes econòmics. En definitiva, la diversitat paisatgística característica fins a mitjan segle XX començava a rebre l'impacte d'aquests canvis.

Arrencava la dècada dels 70 del segle XX i, com a mínim a nivell d'infraestructures, el territori ja prenia una forma molt similar a l'actual configuració. L'autopista del Mediterrani i l'aeroport, inaugurat l'1 d'abril de 1967, se sumaren a les existents via del tren i carretera Nacional. També es dibuixaven els creixements urbans, que no industrials, de Riudellots i, més tímidament, de Vilobí.

Tot estava llest o gairebé a punt perquè aquest territori amb unes infraestructures noves que complementaven les velles esdevingués un punt neuràlgic pel que fa als transports, però això no succeí fins tres dècades més tard. Faltava una estratègia comuna que posés en relació totes les potencialitats existents. Ara bé, aquestes potencialitats, que ara ens semblen òbvies, no ho eren tant. L'època daurada de l'aeroport arribà al seu segon lustre de vida, amb un màxim d'1.106.322 passatgers el 1973. Les previsions inicials apuntaven a 1.900.000 passatgers per a l'any 1975, quasi el doble dels que van ser en realitat. I el territori que se'n servia era la Costa Brava, no pas el que hi havia immediatament a la vora. No en va es definí el caràcter de l'aeroport com a turístic.



INSIPA FONS L'INDIPENDANT

Construcció de la torre de control de l'aeroport Girona - Costa Brava.

Les diferències entre l'autopista i la Nacional són nombroses. A part dels peatges i de la fluïdesa amb què el trànsit circula per una i altra, en el cas que tractem la diferència més remarcable és la permeabilitat. L'autopista serveix per a comunicar una sèrie de punts distants en el territori, aquells on hi ha les respectives

entrades i sortides. La Nacional, en canvi, permet que es creïn noves connexions en gairebé qualsevol punt del seu traçat. Aquesta característica és la que ens explica el procés d'urbanització desenvolupat al sud de Girona, que prengué com a eix de creixement el traçat de la Nacional, iniciat encara no tres dècades enrere.



Fotografia aèria de 1957. S'hi identifica clarament la i grega formada per la Nacional i la carretera de Bonmatí a Riudellots. El paisatge està dominat pels conreus i per algunes extensions boscoses més o menys extenses.

Mentre l'aeroport anava de mal borràs, la mobilitat terrestre augmentava, afavorida tant pel creixement demogràfic com per la implantació d'activitats logístiques i comercials prop dels nusos de comunicació. El cas paradigmàtic el trobem a Fornells de la Selva. En aquest municipi es creà un gran polígon industrial situat a banda i banda de la Nacional. És un polígon-aparador on la gent que hi passa amb cotxe pot veure què s'hi ven.

Davant de l'auge de la mobilitat terrestre, i amb la voluntat d'oferir una ruta alternativa per comunicar les ciutats de l'interior de Catalunya sense haver de passar per l'àrea metropolitana de Barcelona, s'inaugurà el 1997 la carretera que es coneix amb el nom d'eix transversal i que té la denominació oficial de C-

25. L'eix transversal passà a engruixir el nombre d'infraestructures que hem anat comentant al llarg de l'article, amb la novetat que, excepte en els seus últims quilòmetres, en els quals discorre en paral·lel a les existents, té un traçat creat *ex-novo*. Però aquesta via, igual que l'autopista, no és permeable i no pot ser vista com a eix per a futurs creixements.

Tot el que hem vist fins ara és un breu repàs de la trajectòria d'aquest territori, però per acabar de tenir-ho tot al cabàs ens falta explicar què ha passat en l'últim lustre, que, malgrat ser un instant en comparació al conjunt del pòsit històric, és en el que s'ha gestat el gran canvi, no tant territorial com de percepció d'aquest espai.

La sorpresa Ryanair

Ens podem atrevir a datar l'inici d'aquest nou període el desembre de 2002, moment en què es produí el

Ortoimatge de 2004. Els processos urbanitzadors han deixat la seva petja a tot el territori. Destaca al centre de la imatge el solar que actualment ocupa el CIM la Selva, la primera activitat relacionada directament amb l'intercanvi modal.



Una activitat tradicional es va veure condemnada com a conseqüència directa i indirecta de l'aeroport: els forns rajolers

primer vol operatiu de la companyia de vols barats Ryanair. La vida va tornar a l'aeroport de la nit al dia, i el salvà de la inanició amb què havia acabat el segle. L'aeroport apareixia de nou al mapa i els dirigents d'aquella companyia, sorpresos ells mateixos de la bona acceptació tinguda, ràpidament van veure's abocats a obrir noves rutes, multiplicant gairebé per 9 el nombre de passatgers transportats: de 557.190 el 2002 a 4.848.619 el 2007.

Les potencialitats que restaven adormides d'aquest territori han anat sorgint a mesura que les xifres de l'aeroport anaven creixent. Finalment, sembla que es pot entendre la totalitat del territori íntegrament com a nus d'infraestructures i en aquest sentit han d'obrar les polítiques territorials que tinguin competències sobre aquest espai, tant les actualment vigents —algunes de les quals poden considerar-se obsoletes en no respondre efectivament a les condicions i necessitats actuals, radicalment diferents de les existents en el moment de creació del document en qüestió— com les que s'estan redactant avui dia, així com les venidores.

En un futur proper, una altra infraestructura se sumarà a les existents: el Tren d'Alta Velocitat. Abans, però, assistirem a la inauguració de la nova Nacional, desdoblada en la totalitat del seu traçat per aquestes contrades. Ambdues obres coincideixen en el temps i, pràcticament, en l'espai, de manera que perdre's un moment en un passeig pot ràpidament dur-nos a percebre un paisatge actualment desendreçat, caòtic. Sense parlar de l'aventura que suposa fer el trajecte entre Girona i l'aeroport, no per la densitat de trànsit que sense remei hi trobarem, sinó per la imprevisibilitat amb què canvia el traçat provisional a mesura que les



DANI DECEL INSPAI

Vista aèria del nus de comunicacions de Vilobí.

obres avancen. Maldecaps que són la penyora a pagar per poder disposar d'unes infraestructures a l'alçada de les circumstàncies. D'altra banda, la riquesa i diversitat inicial del mosaic agroforestal s'ha vist disminuïda però no ha desaparegut i els esforços que mereixen les infraestructures en favor d'un determinat model de desenvolupament, també els han de merèixer aquests espais. Tanmateix, potser l'activitat constructiva no acabarà si fem cas al Pla d'infraestructures del transport de Catalunya, document que planifica una via de tren transversal —homònima de l'eix transversal no pas per casualitat sinó volgudament, ja que la finalitat serà unir les mateixes poblacions de l'interior de Catalunya mitjançant una línia ferroviària de nova creació— per al primer quart d'aquest segle.

És cert que tot canvia, que l'entorn en què ens desenvolupem com a éssers humans és dinàmic, però també és cert que no estem gaire avesats al propi canvi, que preferim l'estabilitat. Som capaços d'adaptar-nos als canvis sempre que aquests siguin mesurats i s'esdevinguin pausadament. Hem vist com el

sector septentrional de la plana selvatana ha anat transformant-se al llarg dels últims 50 anys gradualment, però en els últims 5 el ritme ha anat augmentant a conseqüència de la nova percepció, de l'assumpció de les potencialitats conjuntes que sumen totes les grans infraestructures que aquí coincideixen. El repte, però, està a saber trobar l'equilibri entre els diferents usos que existeixen en aquest territori. Aprofitar l'oportunitat de crear un veritable node d'intercanvi modal de persones i mercaderies integrat dins un territori, i un paisatge agroforestal ric i productiu.

Marc Heras *és geògraf.*

Per saber-ne més

- BORRELL, Josep; PAGES, M. Àngels. «Quan l'aeroport va aixecar el vol». Llibre de la Festa Major. Vilobí d'Onyar 2007. P. 12-20.
- GIL, Miguel. «Inauguración del Aeropuerto de Gerona-Costa Brava» i «Estudio técnico y económico del Aeropuerto Gerona-Costa Brava». *Revista de Gerona*, núm. 39. Girona (1967). P. 3-8 i 9-12.
- ORTEGA, Javier. «Aeroport de Girona. 40è aniversari». *Diari de Girona*: especial. Girona, 1 d'abril de 2007.