



# LA VEU DEL MUSSOL

BUTLLETÍ INFORMATIU DE L'A.P.M.A. AGRUPACIÓ PER A LA PROTECCIÓ DEL MEDI AMBIENT DE VILANOVA I LA GELTRÚ  
NÚMERO 1

DESEMBRE 1992

Què tal, amics! Com esteu? Nosaltres anem fent. Abans de tot volen presentar aquest butlletí que no serà com l'altre del qual només van treure dos números. El que canviarà serà el gruix (com heu pogut veure) i l'estil. Ens hem vist obligats a fer aquest canvi no perquè tinguem menys coses per a dir, sinó per limitacions tant de temps com tècniques, passant per problemes de coordinació, bon funcionament dels ordinadors, incompatibilitats... Però és que allò pràcticament era una revista i, ja se sap, en moments d'eufòria la gent es dispara. Ens sap greu per una sèrie d'articles que mai no van llegir i que valien la pena i tota una sèrie de gent que va donar el màxim de facilitats, com la impremta Falcó. De totes maneres podem dir que hem passat per l'experiència i ara sabem quines són les nostres possibilitats. Pel que fa a l'estil no serà tan seriós com abans, sinó que molt més obert i crític. Entre d'altres coses esperem que no surti com el TEBEO DE VILANOVA.

Per altra banda, intentarem que tingui un seguit de seccions periòdiques, que de moment són La Recomanació (on aconsellem lectures, videos, revistes...), L'Ull del Mussol (tira còmica), Breus i l'Editorial.

De tant en tant hi haurà números monogràfics d'algun tema puntual que pugui interessar, com l'entranyable Carril-Bici, la sempre cristal·lina Aigua de Vilanova o l'Autopista. Podem ja anunciar els de la Recollida Selectiva de deixalles i el de l'Autopista.

Finalment volem dir que és molt important la vostra col·laboració; si teniu coses interessants per a explicar o simplement voleu omplir de dibuixos el butlletí, endavant, només cal que vingueu els dissabtes entre les 19 i 21 hores al nostre local del TOC, situat al carrer Sant Sebastià, 11. Us hi esperem !

A.P.M.A.

Agrupació per a la Protecció del Medi Ambient  
de Vilanova i la Geltrú

## L'ESGARRAPADA DEL POP

La Barcelona actual és el fruit d'un creixement econòmic, que tenia la necessitat de concentrar la població en el nucli. Fins fa poc no es tenien en compte tota una sèrie de factors ambientals i el nivell de vida semblava mesurar-se tant sols pels ingressos econòmics. Podem dir que en el seu moment no es va pensar en les conseqüències d'aquest creixement. Ara, com si fos un pop, Barcelona va extenent els seus tentacles en forma d'autopistes i autopistes, per satisfer les necessitats d'uns ciutadans agobiats. D'aquest fet, els qui en patirem les conseqüències serem els habitants de Vilanova, i d'altres poblacions circumdants. Una part dels vilanovins (comerciants, empresaris...) esperen una revitalització de la comarca (s'espera arribar a una població de 170.000 en un futur proper). Jo penso que en l'aspecte econòmic les coses no canviaran gaire, no hi haurà menys aturats per exemple. Però del que podem estar segurs es que Vilanova ja no serà la mateixa, perdrà tota la seva poca personalitat i identitat, probablement ja no es podrà parlar de poble. Un altre cop es torna a pensar com abans. Aleshores qui patirà les conseqüències?

Vilanova, any 2017. TEBEO de l'octubre: "S'inangura l'autopista Vilanova-Casa Alta. Finalment la població fastiguejada de Vilanova té una sortida a l'hectàrea de bosc cremat de la zona. El grup ecologista del Fonda de les Oliveres diu que s'hi oposa"

Juantx, estudiant i  
membre de l' A.P.M.A.

## LA CULTURA DE L'AUTOMÒBIL

Deixeu-me introduir en el debat sobre l'autopista l'element de fons que la indueix: l'automòbil.

Fa unes setmanes, quan volia lligar la bicicleta en mig dels cotxes aparcats a la Rbla. Vidal, una senyora que volia passar entre dos dels cotxes en va escridassar: "Nen, que no veus que molesta aquesta bicicleta, aquí; no puc passar !" No se sentia molestada, en canvi, pel munt de cotxes que hi havia i que ocupaven tot l'espai disponible, sols els ferros de la meua bicicleta, d'un volum menor al d'una persona, era el que sobrava.

Considero que, malauradament, l'automòbil està plenament assumit per la nostra societat; és més, es tracta d'un símbol de progrés, d'una imatge d'aquesta societat.

Els nostres carrers són plens de cotxes, uns circulant o sovint provocant embussos, altres omplint-ne els costats, i alguns envaint el minso espai dels vianants. Són poques les famílies que no disposen de més d'un cotxe. Fins i tot n'hi ha que van a tirar les quinieles a l'estanc de la cantonada amb ell.

Desafortunadament l'increment del seu ús contribueix a propiciar, cada cop més, greus problemes mediambientals.

Per això crec que seria bo començar a replantejar a fons els conceptes de transport i vies de comunicació, i aquí sí que tenen un important paper de conscienciació i canvi d'hàbits les Institucions, propugnant l'ús de la bicicleta i el transport col·lectiu en els nuclis urbans, i aquest darrer també en les llargues distàncies.

Tximi, enginyer tècnic industrial  
i membre de l' A.P.M.A.

## SÒLS NO URBANITZABLES VENUTS PER CATÀLEG

Vilanova i la Geltrú posseeix des de l'any 1981 un Pla General d'Ordenació Urbana, el qual serveix, sobretot, per a controlar i ordenar el creixement de la població; mantenir un equilibri funcional entre la ciutat, el camp, la residència, el mercat, la indústria, etc.; i eliminar l'especulació sobre els terrenys.

El Pla General no ordena només el nucli urbà sinó que ho fa en tot el territori comprès dins del terme municipal. Per tal d'aconseguir-ho, classifica el territori en tres tipus de sòl: l'Urbà, l'Urbanitzable i el No Urbanitzable.

"L'objectiu bàsic del Sòl No Urbanitzable és el d'aïllar-lo del procés urbanitzador per tal de conservar els valors que li són típics: agricultura, arbrat, àrees paisatgístiques..." (pàg. 9 de Vilanova i la Geltrú Pla General d'Urbanisme).

A la part nord de Vilanova, per sobre de l'actual variant de la carretera comarcal 246, hi ha una extensa àrea qualificada de Sòl No Urbanitzable la qual inclou unitats d'especial rellevància arquitectònic-ambiental com són la Masia Cabanyes-Mas Sardet, Masia en Samà i l'Ermita de Santa Magdalena. Aquest és un conjunt natural de gran interès una mica desvirtuat degut a l'existència d'una nau industrial contigua: l'antiga Fàbrica del Marquès.

El Pla General tenia en compte l'existència d'aquesta fàbrica i va preveure que en el moment de cessar l'activitat, la finca retornaria a ser Sòl No Urbanitzable. Un cop cessada l'activitat d'aquesta indústria fou adjudicada en subhasta pública per 199.000.000 PTA. el maig de 1991. Pels volts de novembre, els seus compradors donaven una opció de compra a Jean Pierre Blanchard,

administrador de la companyia VENTA CATALOGO, S.A. per 700.000.000 PTA. Tota aquesta operació necessitava, però, la seguretat de poder utilitzar la finca amb finalitats industrials, tot i sabent la seva qualificació urbanística. L'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú donà el vist i plau a l'operació a través d'un conveni urbanístic en el qual es comprometia a promoure la modificació del Pla General i a tramitar el Pla Parcial i els projectes necessaris per a la utilització de la finca per l'empresa citada anteriorment.

L'APMA va expressar al llarg de la tramitació de la modificació del Pla General la seva total oposició mitjançant suggeriments i al·legacions. El resultat d'això va ser que l'Ajuntament es va veure obligat a modificar els articles 5 i 18 del Pla General, per no quedar en situació de contradicció i il·legalitat amb el conveni urbanístic signat amb VENCA.

No cal dir que les peticions de l'APMA van ser desestimades en el mateix moment d'aprovar les citades modificacions d'uns articles bàsics del Pla General que asseguraven la preservació del medi natural del territori.

L'última paraula la té la Comissió Provincial d'Urbanisme de Barcelona que ha de donar l'aprovació definitiva. Un cop donada l'aprovació per part d'aquest organisme de la Generalitat, l'Ajuntament podrà donar llicència urbanística i llicència d'activitat.

Però la realitat és que VENTA CATALOGO, S.A. ja fa temps que ha realitzat les obres i que ha començat a dur a terme l'activitat, sense llicència i sense que el projecte s'hagi aprovat definitivament, amb clàr

incompliment de la llei.

Des de l'APMA ho vam denunciar, en el seu moment, al propi Ajuntament, el qual donà una resposta insatisfactòria. El cas l'hem denunciat, també, a la Direcció General d'Urbanisme de Barcelona, la qual encara no s'ha pronunciat.

L'actuació de l'Ajuntament és de prevaricació ja que no respon amb la mateixa contundència que en altres casos d'obres i activitats en Sòl No Urbanitzable coneguts públicament.

Sembla que l'Ajuntament continua prioritant l'expansionisme per davant de la protecció del medi.

Ens preguntem si hi ha alguns interessos, i quins són, al darrera de tot això, fins a tal punt que una empresa pugui tenir un tracte tan de favor. A Vilanova li sobra oferta de sòl industrial i en canvi se sacrifica una àrea de Sòl No Urbanitzable.

Actualment la PIVSAM (Societat Municipal de Promoció Industrial) està estudiant nous projectes de requalificació en les finques veïnes, i tot sense una revisió global del Pla General. Es fan actuacions menyspreant la ciutadania de Vilanova i la Geltrú que va participar, ingènuament, en la informació pública dels Criteris, Objectius i Solucions Generals de la Revisió del Pla General, i que encara esperen contestació als seus suggeriments. La resposta ja la tenen.

Aviat la Comissió Provincial d'Urbanisme donarà el seu dictamen, aleshores sabrem si la qualificació de Sòl No Urbanitzable és prou garantia per a la salvaguarda del nostre patrimoni natural.

Jaume Marsé, bibliòleg i  
Membre de l' A.P.M.A.

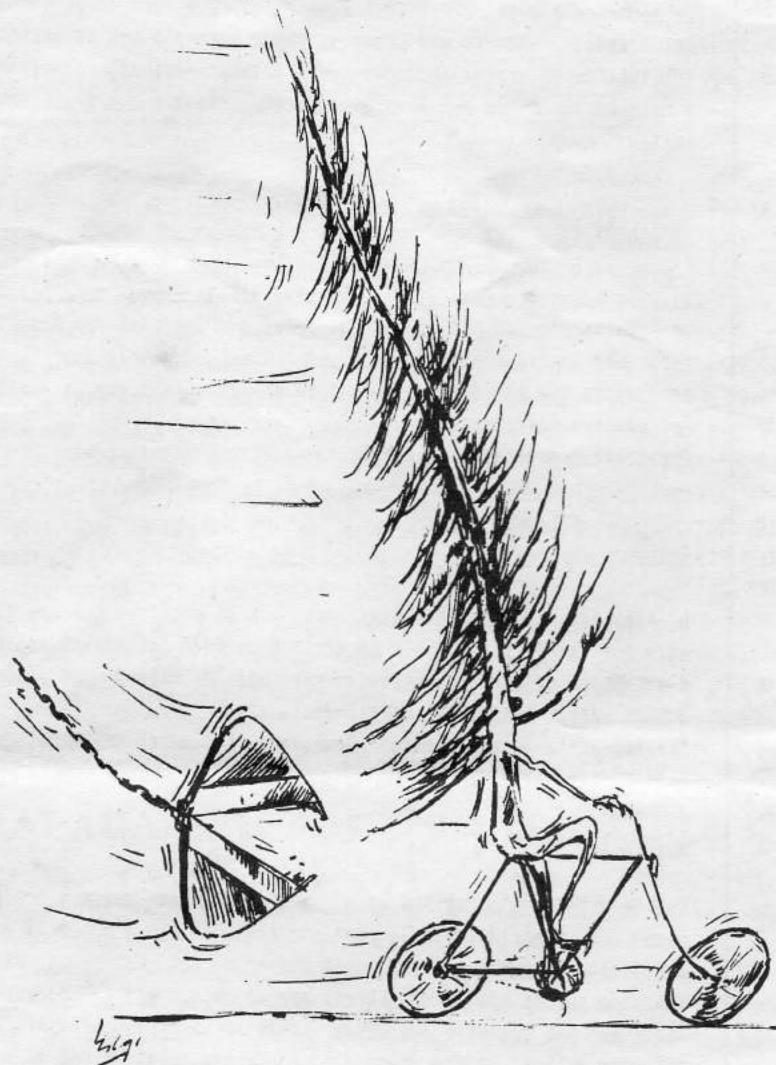


# CARRIL-BICI: PROU DE NO FER RES

Fa més o menys 2 anys membres de l'APMA vam fer un estudi dels carrers de Vilanova on era més idoni i on creïem més convenient implantar un carril-bici. Vam entregar-lo a l'Ajuntament i aquest, després d'estudiar-lo, va decidir un nou traçat que es basava en dos eixos transversals (el carrer Josep Coroleu fins al Passeig Marítim, i la carretera general fins al Sabeco) i un circuit de circumvalació (Passeig Marítim, Ronda Europa fins al nou pavelló, travessar Vilanova pel nord fins la ronda Zamenhof passant per sobre la plaça Cap de Creu i per entre les escoles Cossetània i Aragai, i un tram totalment nou que comunicaria els Franciscans novament amb el passeig. Aquest projecte no era el que des de l'APMA havíem proposat, ja que el nostre incloïa altres carrers més centrals i més funcionals i fins i tot la Rambla.

Un cop fet el projecte i començades les obres del primer tram (al carrer Josep Coroleu), el tema del carril-bici es va transformar en una eina política degut a la proximitat de les eleccions municipals. Segons va explicar el Diari de Vilanova en consecutives edicions la majoria de veïns de la zona era contrària a aquell carril per a bicicletes, al igual que l'Associació d'Empresaris del Garraf i els grups municipals de IC i CIU, en aquell moment a l'oposició. Vist el rebombori, l'Ajuntament va aturar les obres fins passades les eleccions.

Aquest tema es va tornar a



plantejar en un Ple de l'Ajuntament després de les eleccions i es va decidir aturar el projecte, encara que l'equip de govern va afirmar que el carril-bici era necessari i que quan s'estudiés el Pla de Mobilitat de Vilanova, en preparació en aquells moments, es tindria en compte.

Però les paraules es quedaren en paraules.

Per la nostra banda, i veient la negativa, van recollir més de 1000 signatures de suport al

carril-bici i les van entregar al consistori. El Diari de Vilanova no va considerar el fet una notícia prou important i van haver de fer-ho conèixer mitjançant una carta al director. Volem recordar que el tema del carril-bici va tenir unes quantes setmanes titulars a la primera pàgina en èpoques pre-electorals quan hi va haver la suposada polèmica, encara que únicament hi havien 12 signatures en contra a l'Ajuntament. Per aquelles dates l'APMA va dur a terme una campanya anomenada

"I per què no amb bici?" que fomentava l'ús de la bicicleta mitjançant tríptics, cartells i adhesius on s'explicaven les qualitats de la bicicleta. Es repartiren a la Rambla durant un cap de setmana que s'hi va poder circular lliurement a petició nostra. Vam realitzar simultàniament una enquesta telefònica en què el 85% dels enquestats es mostrava partidari d'un carril per a bicicletes a Vilanova. Mesos després, i veient que el carril-bici ni s'estudiava, vam editar unes postals per enviar a l'alcalde de la ciutat en les quals es demanava un carril-bici funcional. Tenim constància que n'hi han arribat unes 500, encara que probablement aquest nombre augmentarà.

Volem fer saber, a més, que el senyor Santiago Vilanova, un conegut periodista especialitzat en temes mediambientals, va fer una conferència a Vilanova convidat per la JNC on va expressar que en aquesta ciutat, per les característiques del seu terreny, per la seva grandària i pel seu caràcter mediterrani, el que li mancava era un bon carril per a bicicletes. També s'ha manifestat en aquest sentit el grup municipal socialista.

El que l'APMA demana novament és un estudi amb profunditat del tema del carril-bici. Un carril-bici que de debò creiem que afavorirà la ciutat.

Roger Ventosa, estudiant  
Membre de l' A.P.M.A.

**LA RECOMANACIÓ**

Títol: NATURA, US O ABUS?

Llibre blanc de la Gestió de la Natura als Països Catalans.

(2a edició, revisada i ampliada, 1989)

Editorial Barcino  
Institució Catalana d'Història Natural  
Secretari de Redacció: Ramon Folch i Guillen

Aquest llibre va ser publicat l'any 1976 amb la col·laboració de més de 80 autors i diverses institucions. El text va ser adoptat com document de treball per l'Ambit d'Ordenació del Territori del Congrés de Cultura Catalana. Podriem dir que és ja un clàssic que, a part d'establir les bases ecològiques per a una gestió de la Natura, fa una exposició profunda dels problemes generals de la natura als Països Catalans, de les espècies o grups amenaçats i de les zones amenaçades o conflictives. Finalment, dóna unes orientacions i unes directrius que cal tenir presents per a una gestió ecològica de la nostra Terra.

La segona edició és una revisió i ampliació de la primera, propiciada sobretot pels annexos en la legislació apareguda darrerament.

NATURA, US O ABUS? és un llibre ecologista fet per científics.

El podeu trobar a la Biblioteca Víctor Balaguer.

**BREUS****TRAMAJOC**

Us recordem que entre els dies 21 de desembre i 3 de gener tindrà lloc la segona edició del TramaJoc. Aquest any també hi serem presents amb un estand on es podran fer diverses activitats com muntar caixes niu, plantar alzines, observacions amb microscopi i lupa binocular... A més hi tindrem diverses exposicions gràfiques molt interessants. No hi falteu!

**RECOLLIDA SELECTIVA**

El CEPA (Centre d'Ecologia i Projectes Alternatius) està tirant endavant un estudi sobre la viabilitat de la Recollida Selectiva Integral de Deixalles Urbanes (RESIDU) a les comarques de l'Alt Penedès i Garraf. L'estudi sembla que va prou bé i fins i tot hi ha esperances que arribi a convertir-se en projecte i que la RESIDU esdevingui una realitat a les nostres comarques.

Properament dedicarem un número monogràfic a aquest tema.

**ARXIU**

L'APMA està ordenant i classificant tot el material que hem anat recollint durant aquests anys per tal de poder tenir un arxiu i un fons documental ben organitzat. El material s'ha classificat segons la temàtica en uns 20 camps, com poden ser Fauna, Flora, Ozó, Contaminació, Autopista, Carril-Bici, etc.

Esperem posar-lo a disposició dels socis tan aviat com sigui possible.

**AUTOPISTA**

Com bé sabeu, l'autopista és un dels temes que portarà més polèmica durant els propers mesos. La posició adoptada per l'APMA és la d'oposició a l'autopista, ja que no la considerem necessària per a les comarques del Garraf i Baix Penedès. L'autopista ve imposada per un pla de carreteres que no recull els interessos dels habitants i sigui quin sigui el seu traçat, destruirà zones de boscos, afectarà zones habitades i el nostre paisatge natural. A més, comportaria efectes negatius per a la salut i qualitat de vida de les persones.

Estem recollint signatures que recolzin la nostra posició per tal d'aconseguir la retirada del projecte de la segona fase de l'Autopista del Garraf.

**L'ULL DEL MUSSOL**