

Un pont nou sobre el Llobregat d'Empordà

crònica

La xarxa de carreteres comarcals de Girona que depenen de la Diputació s'espesseeix sensiblement a l'Empordà. Possiblement per la seva realitat geogràfica, topogràfica i humana les comunicacions són intenses. La població empordanesa viu escampada sobre el territori comarcal repartida en nuclis de cens molt diversos. A aquesta realitat demogràfica, que podríem qualificar de natural, s'han afegit un seguit de situacions provocades per actuacions, per fenòmens i actuacions alienes, però que han incidit igualment en l'activitat comarcal. Podem esmentar el turisme, que genera una forta demanda de comunicacions molt superior a la que caldria esperar de la pròpia comarca i, en un espai concret, també ho fa la Base militar de Sant Climent Sescebes. La Diputació ha hagut de donar resposta a aquestes demandes en infraestructures que, moltes vegades, com assenyalam, superen les que caldria esperar de la mateixa dinàmica comarcal.

Una d'aquestes actuacions més notables se centra en menys de dos km i mig de carretera a l'Alt Empordà (exactament 2.323 m). Correspon al tram entre la petita població de Vilarnadal i la intersecció amb la carretera Nacional II, entre els quilòmetres 768 i 769. Aquest tram forma part de l'itinerari entre Sant Climent Sescebes i l'esmentada ruta nacional (correspon a la denominació tècnica GE-V-6026). En aquest petit tram s'invertiran 510 milions de pessetes. Cada metre lineal tindrà un cost mitjà teòric de 218 mil pessetes, a pagar, a parts iguals, per la mateixa Diputació i el Ministeri d'Obres Públiques, Transport i Medi Ambient.

Aquest pressupost prou notable respon, en bona mesura, a una obra de fàbrica que caldrà fer en aquest tram: un nou pont sobre el riu Llobregat d'Empordà. L'obra permetrà resoldre uns dels problemes més greus en la xarxa de comunicacions de l'Alt Empordà: les periòdiques inundacions d'aquest pas del riu que, actualment, es feia per un pont-gual. Segons la memòria de l'obra, aquest punt «s'inunda fins a nou o deu vegades en anys dolents i, com a mínim, cinc vegades en anys bons». Aquesta situació obliga els vehicles procedents de Sant Climent o amb direcció a aquesta població a utilitzar la via alternativa Cabanes-Pont de Molins, amb una marrada important.

Un pont nou a l'Empordà

Com és, o com serà el pont nou sobre el Llobregat d'Empordà?

La construcció del pont farà possible la supressió del gual.



JOSEP M. OLIVERAS

Tindrà una llargada de 151 m repartits en 5 llums de 30,20 m amidats perpendicularment al riu i de 3,75 m d'alçària sobre el llit fluvial, un nivell considerat suficient per garantir la capacitat d'evacuació de l'aigua. S'ha calculat segons les precipitacions de les quals es té notícia documental. Una vegada acabada la construcció del nou pont, s'enderrocarà l'actual gual, per facilitar l'alliberament de l'aigua.



Aquest pont té un pressupost de 172,4 milions (que s'inclouen en els globals 510 de l'acondicionament). Sobre la seva plataforma es preveuen unes voreres d'1,75 m per proveir de baranes i altres mesures de seguretat per vehicles i peatons. L'esmentada plataforma és de 10 m en tot el tram (calçada de 7 m i voreres d'1,5 m).

Una obra necessària

El condicionament d'aquest tram de carretera ha tingut un ressò informatiu notable, si tenim present la seva globalitat fins a cert punt modesta. Però aquesta atenció respon, en

La major part del trànsit pel pont és atret per la Base de Sant Climent Sesebes.



primer lloc, al volum del seu pressupost, però també a la seva incidència social. La Memòria de l'obra ens diu, per exemple, que la «intensitat mitja diària de vehicles en el moment de la redacció es troba entre 1.500 i 2.000». La major part d'aquest trànsit (el 90% segons els tècnics de la Diputació) és generat o atret per la Base militar de Sant Climent que utilitza, per tant, aquesta carretera de la Diputació i també és una de les vies d'aquesta xarxa de la corporació amb un major índex de vehicles i de forma regular, tot l'any.

Cal dir que aquesta millora actual no és aïllada. D'ençà de molts anys s'han invertit esforços i diners per mantenir i millorar aquesta ruta a fi que pugui atendre degudament aquest trànsit.

En dues etapes successives, la Diputació va procedir a millorar l'esmentada carretera. Primer es va fer un condicionament general i, posteriorment, es va fer la variant, ja esmentada, de Vilarnadal. En aquestes accions sempre els punts conflictius van ser el pas dels rius Muga i el del Llobregat. Ambdós es van resoldre a base de ponts-guals.

En el primer cas es va construir l'any 1960. En la Memòria del «Puente-badén en el camino vecinal de Mollet de Perelada a San Clemente Sasebas, en Mollet» ja s'escriu que aquesta obra calia fer-la per «suprimir el existente molesto –ya que no peligroso– badén, incompatible

ya con el actual tránsito automóvil, máxime porque es intransitable en riadas». De fet aquell nou «puente-badén» que, per cert, va costar menys de 200 mil pessetes, no va evitar, com s'ha viscut any rere any, els efectes dels aiguats.

Posteriorment, la Diputació va fer la variant de Vilarnadal, una altra obra important i que va agilitzar, notablement, la circulació de vehicles en aquell espai empordanès. En resum, l'actual actuació no és una obra aïllada o puntual. Correspon al normal desenvolupament d'un programa amb què la Diputació ha treballat d'acord amb totes les parts: els ajuntaments afectats, el Consell Comarcal i, en aquest cas concret, amb el Ministeri, tota vegada que donat el pressupost i la seva incidència social, la Diputació va entendre que calia fer-ho a aquest nivell. També van ser presents en l'acte de signatura del conveni les autoritats militars, ja que el personal de la Base de Sant Climent en serà el principal usuari. Igualment, en diades assenyalades, festes patronals o jures de bandera, les famílies dels soldats i comandants també utilitzen massivament aquesta carretera.

Per tot plegat era una obra necessària que resoldrà un problema important i que demostra que, si hi ha una bona entesa entre les administracions, els resultats són sempre positius pels administrats.

J. VÍCTOR GAY