

La variant de la Bisbal, un debat profund

Moisés Jordi Pinatella



MOISÈS JORDI PINATELLA

El 2008 hauria de ser l'any de la decisió definitiva sobre el traçat de la variant de la Bisbal d'Empordà. El conflicte territorial que ha generat, per bé que sense acaparar grans portades i molt localitzat en una zona concreta, és un dels més intensos, profunds i difícils que han viscut les comarques gironines: desenes de cartes al diari, posicions diverses dins un mateix partit polític, entitats ecologistes a cada bàndol i arguments a dojo per sostenir cada opció.

D'aquesta infraestructura se'n parla des dels anys 80, i actualment forma part del desdoblament de l'anella de les Gavarres. La variant s'inicia poc abans de Corçà i finalitza després del polígon industrial de Forallac amb un traçat pel nord del nucli urbà, vorejant Castell d'Empordà, o pel sud, vorejant Fonteta. En breu ha de sortir l'estudi informatiu i d'impacte ambiental dels dos traçats, a partir del qual es decidirà per quina alternativa s'opta, si bé el DPTOP ja ha expressat les seves preferències per la segona.

L'opció sud té com a principals punts en contra que és més llarga, que passa a prop de diversos nuclis, que podria afectar una zona d'extracció d'argiles i que s'apropa al massís de les Gavarres. S'oposen a aquesta opció la Plataforma pel Nord, els ajuntaments de Forallac, Corçà i Cruïlles, els ceramistes de la Bisbal, ICV, l'Associació de Naturalistes de Girona i el Consorci de les Gavarres.


L'opció nord afecta la plana agrícola del Daró i diversos elements del patrimoni històric i cultural i comporta un accés més complex a la Bisbal. Rebutgen aquesta alternativa la plataforma No a la Variant Nord, l'Ajuntament de la Bisbal d'Empordà, CiU, el PSC i SOS Empordanet.

En un conflicte que ja té tants anys d'història és interessant observar que els canvis que s'han produït en la manera d'entendre el territori i els seus valors han fet que alguns dels arguments defensats guanyin pes i d'altres en perdin. Aquest fet, però, no ha decantat la balança ni cap a una opció ni cap a l'altra.

El principal argument que ha esgrimit històricament la Bisbal d'Empordà per rebutjar l'opció nord és que té menys accessos al centre urbà que la sud i això afectaria negativament el comerç. Avui ningú dubta que el futur del comerç de la Bisbal dependrà bàsicament de la seva capacitat de generar atractius que sàpiguen combinar la tradició terrissaire i d'antiguitats amb les noves demandes, i no pas de la quantitat d'accessos al centre urbà des de la variant.

D'altra banda, una de les justificacions inicials per oposar-se a l'alternativa sud era la proximitat a l'espai forestal de les Gavarres. Avui ens adonem que arreu el bosc ha crescut molt, a costa de camps de conreu, vinyes i olivars, i que en un territori com l'Empordà la seva identitat paisatgística fonamental es basa en les planes agrícoles, com la de l'Empordanet, que s'estén al nord de la Bisbal.

I entretant queda una pregunta de molt difícil resposta. El pas d'una carretera de quatre carrils ¿té més impacte al bell mig d'un medi d'hàbitat dispers –on s'intercalen nuclis històrics, veïnats antics i moderns i cases aïllades– o en una plana agrícola amb menys nuclis i que s'ha mantingut intacta i preservada del creixement urbanístic?

Encara que avui –enmig de discussions i retrets– pugui semblar impossible, es poden extreure conclusions positives del conflicte. Vint-i-cinc anys d'un debat intens sobre la mobilitat, el valor del medi natural, agrícola i humà i el futur del comerç i la indústria no poden haver passat en va. Sigui quina sigui la decisió final sobre la variant, la Bisbal i els municipis del seu entorn faran bé de llegir-lo correctament per encarar el futur d'un territori que el mateix debat ha demostrat que té unes enormes potencialitats. 

A MONT-RAS, PEL MIG

A principi de 2008 es va inaugurar el desdoblament de Mont-ras, també inclòs a l'anella de les Gavarres, que passa parcialment descobert pel centre del poble. El DPTOP, malgrat l'oposició de l'Ajuntament de Mont-ras i dels veïns, considerava inviable qualsevol altra opció: el soterrament total –per motius de seguretat–, una variant oest –per la proximitat al massís de les Gavarres– i una variant est –per la dispersió de la població que crea un continu urbà amb Palafrugell–. La solució final són quatre carrils a un nivell inferior amb calçades laterals connectades entre si per permetre la permeabilitat entre les dues parts del nucli, on queden només soterrats els dos trams dels giratoris. Per fer-ho possible s'han hagut d'enderrocar tres restaurants i tres habitatges.