

L'anell viari de Girona, reflexions sobre els fets

Un problema històric pendent de feia anys

L'any 1979, el recorregut urbà de l'N-II per Girona era un embús continuat. Avui han passat a la història les cues que es formaven tant a la carretera de Barcelona com als entorns dels ponts de la Barca. Els efectes d'aquesta congestió circulatoria, en matèria de contaminació acústica i ambiental, eren també espectaculars, i les seves conseqüències sobre la qualitat de vida dels gironins, i sobre la mateixa dinàmica del model de ciutat, eren autènticament devastadores.

JOAQUIM NADAL I FARRERAS > TEXT

El problema del recorregut urbà de l'N-II per Girona s'havia enquistat en el debat ciutadà per manca d'iniciativa política i capacitat de decisió, i la tradicional dialèctica entre el Ministeri d'Obres Públiques i les autoritats locals havia esdevingut un viacrucis més mortificant que la situació que s'havia de resoldre.

El tema, doncs, per a les noves autoritats democràtiques sorgides de les eleccions municipals de 1979, es plantejava en termes de problema històric irresoluble pendent i, també, de coratge, credibilitat i capacitat de decisió.

En la nova dialèctica entre l'Ajuntament i el Ministeri, el conflicte s'enunciava en forma de contradicció entre la posició municipal —partidària de solucions urbanes, integradores, en

xarxa, i de model viari que millorés el conjunt de la xarxa a l'àrea urbana— i la posició del Ministeri, que volia únicament sentir a parlar de solucions periurbanes per acostar punts extrems.

Per altra banda, en el conjunt de l'àrea urbana es definien dos punts especialment sensibles, Salt i Sarrià de Ter, els quals, primer integrats al mu-

La idea d'una variant urbana era vista amb reserves pel conjunt dels municipis de l'àrea urbana, i rebutjada frontalment pel Ministeri



<< Reunió de Joaquim Nadal amb els alcaldes de les poblacions afectades pel traçat de la variant de la carretera N-II- Girona (1986).

nicipi de Girona i, a partir de 1983, fent ús de la seva plena autonomia com a municipis independents, rebutjaven traçats que poguessin afegir noves infraestructures als seus territoris, ja especialment castigats per les vies de llarg recorregut i per les reserves urbanístiques de futur.

La idea d'una variant urbana, mantinguda reiteradament des de Girona i



<< La Vall de Sant Daniel des de la muntanya de Montjuïc, on s'observa el viaducte de la variant de la carretera N-II. A la dreta, Girona, llindar d'Europa, escultura de grans dimensions de Bonaventura Ansón instal·lada a la variant.

concretada en un determinat moment en la frontissa del Güell, era vista amb reserves pel conjunt dels municipis de l'àrea urbana, i rebutjada frontalment pel Ministeri, que hi veia l'interès de Girona per obtenir inversions que milloressin el conjunt de la seva xarxa viària interna, i que va acabar per aconseguir igualment com a contrapartida de la decisió compromesa sobre la variant est: el pont de Fontajau i la frontissa del Güell, i accessos a l'entorn del pont de la Barca i la Devesa.

La solució de la variant est que majoritàriament recorria el terme de Girona, i que estalviava de ple els termes de Salt i Sarrià de Ter, obria un front nou i un debat diferent, però trenca-va les inèrcies del passat i el bloqueig històric del tema. Girona havia de triar entre aquesta solució o la perpetuació sine die del problema.

Una quimera en els anys vuitanta

Era un fals dilema, el de les plataformes, que proposaven l'autopista AP-7 com a solució. Primer, perquè en la perspectiva de 1979 i els primers anys vuitanta la gratuïtat era una quimera i, segon, perquè associar una variant de l'N-II desdoblada al traçat de l'autopista reobria el debat amb Salt i Sarrià de Ter.

De fet, els qui ara apunten al recorregut actual de l'AP-7 entre Fornells i Vilademuls, amb els seus cinc enllaços, com a solució òptima al problema del desdoblament i desviament de l'N-II obvien el fet que aquesta opció és, en realitat, la conseqüència directa de les restriccions imposades per Girona en el moment de prendre la decisió d'acceptar la solució est per a la variant de Girona. Convé ara recordar que, mentre algun municipi veí es va afanyar a treure profit urbanístic de la nova variant i va vincular-hi directament algun equipament industrial a tocar dels primers relleus de les Gavarres, Girona va mantenir escrupolosament els seus compromisos inicials, que impedi-rien nous aprofitaments i, evidentment també, el desdoblament de la infraestructura construïda.

En termes viaris, el quart carril per sentit de l'autopista, en el tram urbà de l'àrea de Girona, es correspon només a la mitja variant no feta, i impedida, cada vegada que s'havia pretès el desdoblament. En termes de rendibilitat social, només caldria avaluar els trànsits estalviats al traçat urbà de Girona i les seves

conseqüències derivades (congestió, col·lapse i contaminació) i fer la simulació dels fluxos que s'haurien de redistribuir si la variant est no existís.

I, malgrat tot, la decisió va ser dolorosa, no va pas ser assumida sense cost, i als que vam tenir la responsabilitat de prendre-la mai no ens ha deixat tranquils del tot. Sabem, però, que de forma reiterada la ciutadania ens va continuar fent confiança en eleccions successives, i sabem també que tots els cataclismes que s'anunciaven a l'ecosistema de les Gavarres, especialment a la zona del Congost, no s'han produït, i la regeneració del bosc ha estat pràcticament total.

Cada vegada que veig, des de la Vall de Sant Daniel, els pilars dels viaductes encara se'm fa un nus a l'estómac. Però tinc la plena seguretat que a tots els que els semblava, ara fa uns dècades, que aquest era un tema de vida o mort per a la Vall de Sant Daniel, es poden plantejar un munt de problemes que els haurien de preocupar i mobilitzar més radicalment que no pas ho van fer contra aquella infraestructura, la qual —crec— les noves generacions ja han interioritzat.

Joaquim Nadal i Farreras és historiadore i exalcalde de Girona.

Era un fals dilema, el de les plataformes que proposaven l'autopista AP-7 com a solució