

reportatge

Balanc històric de la variant de Sant Daniel

Una via insuficient i polèmica que tothom veia necessària

La ciutat de Girona és coneguda sobretot pel seu Barri Vell, amb el Call jueu, la Catedral, Sant Feliu... Precisament no gaire lluny d'aquesta part de la ciutat que milers de turistes trepitgen cada any, hi ha una zona amb un gran interès natural i paisatgístic que els gironins estimen profundament: la Vall de Sant Daniel. Però des de fa exactament vint-i-dos anys, per la vall hi passa la variant de la N-II.

CLARA VICENÇ > TEXT

*<< La Vall de Sant Daniel des del camí
que va al castell de Sant Miquel.
Foto: Pep Caballé.*



Des d'un primer moment el projecte de variant va provocar una gran polèmica, i l'oposició ciutadana va ser ben evident. Per això es va constituir la Coordinadora N-II per l'Autopista, que ajuntava les veus discordants i que proposava l'alternativa de fer passar la variant per l'autopista AP-7. L'Ajuntament de la ciutat d'aquella època, encapçalat per l'alcalde socialista Joaquim Nadal, va fer cas omís a la nova proposta, i la variant va ser inaugurada l'any 1993 enmig d'una gran crispació i indignació.

Paradoxalment, des del novembre del 2014, a Girona es va implantar la gratuïtat total del tram de l'autopista que passa per la ciutat i que actua com a autèntica via de circumval·lació, més ràpida i eficaç que la variant est. Des d'aleshores es pot anar gratuïtament de Fornells a Vilademuls o viceversa, amb una via de quatre carrils per banda i amb

cinc accessos possibles (Fornells, Salt, Fontajau, Sarrià de Ter i Vilademuls).

Una nova variant que substitueix la de Sant Daniel

Precisament la persona que va negociar aquesta gratuïtat va ser el mateix Joaquim Nadal, però aleshores com a conseller d'Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, càrrec que va exercir del 2003 al 2010. L'exalcalde de la ciutat va declarar en una entrevista recent a la revista *Tot Girona*: «Foment fa [la nova proposta] amb la intermediació del conseller d'Obres Públiques de l'època. I, per tant, qui batalla per donar a Girona pautes de mobilitat d'una ciutat del segle XXI, amb cinc enllaços amb el sistema d'autopistes, i una gratuïtat per al moviment de cotxes d'agitació interna, sóc jo mateix!». Explicitava també que l'impacte de la variant a la Vall de Sant Daniel havia estat irrisori: «Passa per la vessant de la

muntanya, però no per la vall, és clar! Ara, qualsevol observador extern que no estigui implicat sentimentalment amb Girona consideraria irrisori l'impacte de la variant est sobre l'ecosistema de Sant Daniel».

En unes declaracions per a aquest reportatge, Joaquim Nadal ha dit que l'any 1993 no s'hauria pogut fer la variant per l'autopista perquè hauria estat insuficient: «L'autopista era una millora evident però no era una alternativa. Hauríem fet curt».

En el moment en què es va implantar la gratuïtat de tot el tram actual, l'alcalde convergent Carles Puigdemont va afirmar: «Que s'hagi ampliat l'autopista a quatre carrils i que es converteixi en l'autèntica variant per a la ciutat demostra que aquella opció [l'alternativa proposada pels opositors a la variant est] era la solució més lògica i racional». Aquesta idea també és compartida per Josep Vicenç, economista que va rea-



litzar un estudi sobre l'opció defensada per la Coordinadora: «La variant de Sant Daniel era la pitjor opció de totes, i en el seu moment ens van dir que la nostra proposta era una bestiesa, una utopia i que no es podia fer».

Poc temps després de la construcció de la variant de Sant Daniel, l'any 1993, ja es va veure que presentava insuficiències greus: és una carretera de muntanya plena de revolts i túnels, no té voral per poder aparcar en cas d'avarria, i els avançaments tenen un alt risc. Com a conseqüència, durant aquests anys hi ha hagut un alarmant nombre d'accidents mortals. L'exportaveu de la Coordinadora N-II per l'Autopista, Josep Planas, explica que aquests problemes ja es coneixien en el moment de la seva inauguració, tal com mostra una part del discurs del ministre Josep Borrell: «La variant és una carretera petita que no soluciona els problemes del futur, sinó els del passat».

La història de la variant est

Totes les veus, tant les defensores com les contràries a la variant, coincideixen que Girona necessitava una nova via de circumval·lació, encara que, en paraules de Josep Vicenç, «no calia fer-la passar per Sant Daniel», un dels indrets naturals que s'havia escapat de l'especulació urbanística de la ciutat.

I és que, certament, l'any 1983 «la situació a Girona era caòtica en termes de trànsit: els accessos nord i sud estaven col·lapsats cada dia», tal com recorda Joaquim Nadal: per la ciutat, hi passaven entre 15.000 i 20.000 vehicles diaris, entre els quals una gran quantitat de camions en trànsit. Aquesta problemàtica el va empènyer a sol·licitar al Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme la construcció d'una alternativa viària. El Ministeri va presentar el projecte de la variant est, i llavors Nadal va declarar: «La variant de la N-II no passarà per Sant Daniel. Si hi passa, dimiteixo». El Ple de l'Ajuntament de Girona també va rebutjar la proposta final i va presentar unes al·legacions contra la variant amb aquesta conclusió final: «La solució est, lluny de crear un nou pol de creixement de la ciutat, obrirà un eix de degradació i deteriorament de terrenys d'especial valor agrí-



<< Protestes contra la variant: L'any 1988 a la dreta, el 1989 a dalt, i el 1990 les dues fotos de la pàgina següent.

cola. Per altra banda, considerem que urbanísticament els accessos a la ciutat no queden adequadament resolts, i que aquesta variant només proporciona enllaços a carreteres, la connexió de les quals amb la xarxa arterial de la ciutat ja està plenament resolta».

Però, tot i l'oposició inicial, l'alcalde va canviar de parer després d'una reunió amb el Ministeri. Josep Planas creu que aquest canvi d'opinió va ser degut al fet que una posició contrària a la proposta afectaria la seva carrera política dins del partit socialista. Cal recordar que en aquell moment a Madrid governava el PSOE. Així, doncs, Joaquim Nadal va pactar la construcció de la variant per Sant Daniel, tot i que ho va justificar dient que no passaria pel fons de la vall, sinó pel vessant de la muntanya. A partir de llavors, es va iniciar una campanya institucional i política per defensar la variant per Sant Daniel, que volia contrarestar la gran oposició ciutadana al

L'acció més important es va fer el desembre de 1990, uns quants milers de persones van sortir per manifestar-se en contra de la construcció



projecte. Un exemple d'aquesta defensa va ser la controvertida frase del diputat socialista a les Corts de Madrid Lluís Maria de Puig, qui, en referència a la variant de Sant Daniel, va declarar que «res s'integra més a un paisatge que una carretera».

La reacció de la ciutat

Amb el lema «Salvem Sant Daniel» es van desenvolupar diverses iniciatives ciutadanes promogudes per la Coordinadora N-II per l'Autopista. La solució proposada per l'entitat era fer passar la variant per l'autopista, idea que va ser avalada per diversos estudis i articles, com el de Josep Planas i Josep Vicenç, que demostraven que fer passar la variant per l'AP-7 sortiria de franc a l'Estat a canvi de vint mesos més de concessió.



AJUNTAMENT DE GIRONA. CRDI (FONS DIARI DE GIRONA - PEP IGLÉSIA)



AJUNTAMENT DE GIRONA. CRDI (AUTOR DESCONEGUT)

<< 1990. Entrada de la maquinària als terrenys on s'ha de construir la nova infraestructura.

També hi va haver diverses accions ciutadanes que van fer més visible el descontentament de la població: el gironí Albert Garcia va fer durant 20 dies una vaga de fam a les portes de l'Ajuntament; 2.000 estudiants van anar a plantar 1.000 arbres a la zona de les obres durant una vaga; van començar a aparèixer als balcons de la ciutat banderes verdes amb crespons blancs; es van abocar vuit tones de terra davant de l'Ajuntament i s'hi va plantar un til·ler; va aparèixer la publicació *Desvariant*, que recollia els problemes dels projectes de la variant, articles d'opinió, etc. Malgrat tot, l'acció més important es va fer el desembre del 1990, quan unes 5.000 persones van sortir per manifestar-se en contra de la construcció. Aquest acte es va convertir en la manifestació més gran que hi havia hagut fins aleshores a Girona. Es pot dir, sens dubte, que totes aquestes i moltes altres

accions reivindicatives van convertir el projecte de la variant en el debat més important de la història de la ciutat.

Malgrat la gran oposició, la societat gironina no va poder impedir la construcció de la carretera de Sant Daniel. Josep Planas valora molt positivament els set anys de reivindicacions, però reconeix que amb els mitjans de què disposaven no van poder fer gaire més. Josep Vicenç és bastant més crític amb la societat, i afirma: «Actualment anem a Nova York i valorem moltíssim el Central Park, un gran espai natural dins de

«Anem a Nova York i valorem moltíssim el Central Park, un gran espai natural dins de la ciutat. Nosaltres teníem una vall preciosa a les Gavarres i vam deixar que la destruïssin»

la ciutat. Nosaltres teníem una vall preciosa a les Gavarres i vam deixar que la destruïssin». Tot i les crítiques, Nadal es defensa dient que la variant no passa per la Vall de Sant Daniel i creu que va complir tot el que havia dit ja que «és evident que [la carretera] té un impacte, però també és evident que no ha fet el mal que podia haver fet».

En definitiva, ara Girona té dues variants: la que passa per l'est i la que resulta de convertir en gratuït un tram de l'autopista AP-7. Als anys noranta, malgrat les reivindicacions de la ciutat, només es va veure possible la primera. Ara, però, la història ha donat la raó als que defensaven l'opció de l'autopista i que, per tant, prioritzaven la preservació de Sant Daniel.

Clara Vicenç i Romaguera
és estudiant.