

El final d'un calvari

La variant est de Girona va ser tan necessària com poc consensuada

Travessar Girona va ser un calvari fins a la tarda del dissabte 27 de març de 1993. Al matí, la variant est va ser inaugurada amb molta pompa i circumstància per l'aleshores ministre d'Obres Públiques i Transports, el socialista Josep Borrell, que va insistir a presentar-se com a titular de Medi Ambient. En aquell començament dels anys noranta la sensibilitat per l'entorn ja havia sortit dels nuclis més revolucionaris de la societat, tot just començava a ser majoritària i els partits polítics en feien bandera, encara que fos una postura, com ha quedat demostrat des d'aleshores fins a la destructora crisi del totxo, que ens ha confirmat que ens aixecaven la camisa.

SALVADOR GARCIA-ARBÓS > TEXT



AJUNTAMENT DE GIRONA. CRDI (JOSEP MARIA OLIVERAS)

Borrell, un dels grans líders del socialisme espanyol, adorat pel PSC i venerat per Joaquim Nadal, almenys aleshores, quan era alcalde de Girona, va vendre la variant est com una «obra perfecta, un equilibri entre la necessitat de fer-la i el compromís de respectar el medi». El discurs del ministre s'ajustava a la propaganda oficial, per contrastar les veus crítiques dels contraris a aquesta obra que va espantar el paisatge de la Vall de Sant Daniel i va destruir el Congost, on es va fer un cràter en comptes d'un túnel.

En la Girona de la transició tothom estava d'acord amb la necessitat urgent de treure del centre el trànsit de pas de la N-II. La ciutat vivia un col·lapse permanent pel trànsit de la N-II, que

En la Girona de la transició tothom estava d'acord amb la necessitat urgent de treure del centre el trànsit de pas de la N-II

oscil·lava entre 15.000 i 20.000 vehicles diaris, amb l'agreujant dels camions en ruta internacional que esquivaven els elevats preus de l'autopista. Vet aquí que els contraris a estalviar la despesa ecològica, econòmica i destructiva del paisatge de la Vall de Sant Daniel amb la construcció de la variant est exigien el rescat del tram per Girona de l'AP-7.

El temps ha donat la raó a la Coordinadora N-II per l'Autopista, als Amics de la Vall i als Naturalistes de Girona. Lideraven un moviment exemplar que exigien el que hi ha ara: l'autopista més ampla, amb trams de vuit carrils —quatre per sentit—, per engolir tot el trànsit que passa de llarg de Girona. En un altre article d'aquest reportatge ja ho analitza a bastament Josep Planas, un dels portaveus d'aquella protesta.

És dels primers cops que la lluita ni se centrava en el *Not in my backyard* ni en l'*això mai, de cap manera*, com en el cas del *No a la MAT*. No es pot fer futurisme, però, què hauria passat si algú s'hagués mogut de seguida liderant el

AJUNTAMENT DE GIRONA. CRDI [FONS EL PUNT - MANEL LLADÓ]



AJUNTAMENT DE GIRONA. CRDI [JOSEP MARIA OLIVERAS]



<< L'alcalde de Girona, Joaquim Nadal, observa la manifestació dels opositors a la variant el dia de la inauguració (27 de març del 1993).

moviment, la MAT soterrada i per l'autopista? Evidentment, primer de tot, calia admetre'n la necessitat. Ara ja està feta, i sense debat previ i seriós sobre l'energia que necessitem i les fonts per subministrar-la; és el que dèiem, n'hi ha que pensen que els estudis d'impacte ambiental es resumeixen a planificar com amagar el color ocre dels terraplens i a tancar el gris del formigó amb una mica de flora autòctona i que, de lluny, tot quedi camuflat entre un paisatge ben verd.

Va ser inaugurada un dissabte al migdia, sense CiU ni ERC, que hi estaven en contra. Sí: CiU, malgrat construir l'eix transversal amb la mateixa sensibilitat ambiental i viària que els socialistes amb la variant, hi va estar en contra. Tanmateix, el grup de CiU es va mostrar favorable al traçat est fins al 9 de maig de 1989, després d'un polèmic i accidentat ple en què es van tirar els plats pel cap i Nadal va mostrar el seu famós costat més prepotent.

Nadal havia comès un error que l'oposició volia aprofitar: va dir que dimitiria si la variant passava per la Vall

de Sant Daniel. CiU hi veia una oportunitat amb vista a les eleccions del 1991. Nadal va tornar a guanyar amb majoria absoluta. Els convergents van creure que el 1991 el ciutadà no era gaire conscient del que es feia, però que el 1995 Girona ja hauria vist les destrosses a Sant Daniel. Però el 1995 el PSC va obtenir a Girona la majoria absoluta més contundent de la seva història. Aquell any Nadal va ser, fins i tot, candidat a la presidència de la Generalitat pel PSC.

La inauguració de la variant de la N-II a Girona va tenir conseqüències positives per a la ciutat i per a tots els municipis del traçat. Va alliberar Fornells de la Selva i, sobretot, Sarrià de Ter, de trànsit i formigó. Els anys següents a l'obertura del vial, l'Estat va condicionar les travessies de l'antiga *Nacional dos* per Fornells i Sarrià. Sarrià va civilitzar l'autovia i va veure com els

Nadal havia comès un error que l'oposició volia aprofitar: va dir que dimitiria si la variant passava per la Vall de Sant Daniel

accessos a l'autopista Girona nord que migpartien el poble van ser traslladats a Sant Julià, el juliol del 1992, amb motiu dels Jocs Olímpics, per facilitar l'accés a Banyoles, seu de les proves de rem.

El 30 de març del 1993, el dilluns després d'obrir la variant s'inaugurava aquest nus i es tancava l'anella de Girona, l'anhelat perifèric de Girona, que va comportar el mur de formigó de les Gavarres. S'obria el nus que relligava la variant, l'autopista i les carreteres de Palamós a Olot, passant per Banyoles i Besalú. Abans d'això, el Pont Major i Sarrià de Ter suportaven la càrrega del trànsit d'Olot a Palamós. Això sí, tots els ajuntaments es van comprometre a no construir a l'est de la variant, però Girona hi va fer el nou cementiri i Quart hi va autoritzar una fàbrica de productes dietètics.

A canvi de la variant, Girona va guanyar la variant interna de Fontajau, que va comportar la construcció d'un nou pont sobre el Ter, inaugurat el juliol del 1992.

I el 1996, gràcies a la variant est, Girona va guanyar el nus de la Devesa. Així com Fornells i Sarrià van preferir que l'Estat condicionés les travessies de l'antiga N-II, Girona va preferir concentrar-ho tot a la Devesa i dignificar el degavell de l'entrada nord a Girona, derruïnt l'antic mercat del bestiar, construint aparcaments dissuasius i condicionant la gran esplanada de la Copa, que no és la Copa, però que s'hi celebren els esdeveniments que anys abans s'havien fet en un envelat que era al costat d'aquell monument discret culminat amb una copa, just entre les vies, el passeig Canalejas i el pont rovellat de Sant Fèlix. Aquest pont d'una sola llum també formava part de la torna de la variant de Sant Daniel i va ser l'última obra que va visitar Josep Borrell com a ministre, quan els socialistes ja havien perdut les eleccions i José María Aznar era a punt de formar el primer govern del PP.

I així, la variant va néixer estreta de pit, obsoleta, tal com va reconèixer el ministre aquell dissabte al migdia d'un dia de primavera del 1993, en què un protestaire va tenir el mal gust d'ensenyar el cul al ministre.

Salvador Garcia-Arbós
és periodista.