

10 ANYS D'HISTORIA DE LA VARIANT  
DE LA N-II AL SEU PAS PER GIRONA

Dossier elaborat per la Coordinadora N-II per l'Autopista



"El que ens havíem proposat era, com aquell  
qui res, comprendre perquè la humanitat, en lloc  
d'entrar en un estat vertaderament huma, va  
abocar-se a un nou gènere de barbarie"

**En aquest dossier hi trobaràs:**

1. Una introducció i reflexió sobre la llargària de l'afer del desviament de la Nacional II.
2. Una breu cronologia dels fets.
3. Un recull de premsa i altres documents, amb fotocòpia dels més importants, agrupats en sis períodes:
  - 3.1 Període d'ambigüitat (1.963-1.983).
  - 3.2 Període de concrecions (1.983-1.985).
  - 3.3 El Setembre Negre (1.985).
  - 3.4 Campi qui pugui (1.985-1.987).
  - 3.5 La nefasta imposició (maig 1986-març 1.987).
  - 3.6 La darrera embranzida (març 1.987-...).
4. Fotocòpia d'alguns articles apareguts a la premsa local.

Et trobes, estimat lector, a l'inici del desfilament i coneixement d'una nova historia del poder, de microfísica del poder. Del poder que a través de la legislació, de la informació i des-informació, del discurs i de la manca-de-discurs, dels variats interessos, dels diners, de l'opinió, del càrrec polític i religió, de la raó instrumental, del saber tècnic i científic, va teixint l'espessa xarxa que fa que les coses siguin com són, i a voltes i massa sovint lluny de com caldria o ens agradaria que fossin.

és aquesta una petita mostra, si la comparem amb els milions que ens diuen que van morir ara fa uns anys, o amb els que ens diuen que molt enllà moren diàriament de fam o sofreixen penalitats, o amb la destroça que impúdicament ens anuncien de la capa d'ozó, dels mars i de les variades terres, de com la irracionalitat -realisme ho anomenen ells- s'imposa sense gairebé saber com ni perquè. Però precisament perquè n'és una petita mostra se'ns ha de fer possible entendre una mica bé, al final d'aquesta lectura i reflexió que ens proposem, el com, el perquè i a través de quins laberíntics processos es van configurant realitats abans menyspreades per tots.

Si podem entendre, dèiem, com persones sembla que ben intencionades, poden canviar d'opinió i defensar l'indefensable, és a dir, no protegir el que ens cal protegir i amagar-se en grans raons per a defugir aquelles més sencilles que a la fi són les més grans, podem arribar a entendre una mica més com persones que també semblaven i semblen assenyades, han defensat i defensen disbarats molts més grans i més terribles, genocidis de pobles i races, torments de cossos i d'idees o un progrés que amanaça en fer de la història humana un minut pressuntuós. En definitiva, el que et proposem és reflexionar sobre qui mana en els afers humans, veure com el que abans era una veritat a conquerir per a molts, els interessos que omplen el temps van convertint en una quimera per a molts i en una veritat només per a uns pocs. El que ens proposem, estimat lector, no és ni tan sols

reflexionar respecte de que les veritats canvien, sinó una aventura molt més senzilla: des-cubrir que fins i tot les veritats més necessàries -el respecte als paisatges i ecosistemes en els que vivim- esdevenen irrealitzables i que de com es veuen o ens veiem forçats a revestir-ho amb petulants i sofisticades raons.

és aquest un bon exercici pels estudiosos de la real-política i del marketing: un problema llargament sofert i debatut que no sembla tenir sortida; una candidatura municipal que promet el seu desbloquejament; un procés que xoca de nou amb multitud de desacords i controvèrsies; un acord al que s'arriba entre tots els municipis afectats (solució per l'autopista) però que topa amb l'Estat; de nou desacords i controvèrsies... fins que tothom n'està tant tip que una solució -per fi una solució!- al principi inacceptable per a tots, esdevé triomfadora: el desviament de la N-II per la Vall de Sant Daniel. També és, per tan, una bona lliçó d'economia política: de com els interessos econòmics estan per sobre dels interessos ideals i també de com els interessos particulars ho estan per damunt dels col·lectius. Veieu sinó el que aquí hem anomenat el "setembre negre", és a dir, el setembre de 1985, quan el ministre Sáez de Coscolluela persuadeix a Joaquim Nadal, Joan M<sup>e</sup> Gelada i Lluís M<sup>e</sup> de Puig de la "impossibilitat" de rescatar l'autopista.

Als estudiosos de la geografia els hi ha d'ésser molt útil aquest cas per a descobrir l'especial, parcial i enganyosus que s'ha fet de la cartografia i la seva terminologia. També ha d'interessar als filòlegs i filòsofs analítics, car poques vegades el llenguatge de l'engany i l'engany a través del llenguatge havia anat tan lluny. Mentre a Madrid, el ministre d'Afers Exteriors s'entesta en l'anàlisi sobre el terme "introduir" contingut en la segona condició del referendun sobre la OTAN, a Girona, les autoritats municipals ho imiten amb el de Vall (podreu comprovar en el recull de premsa la insistència en que la variant no passa per la Vall de Sant Daniel). Quan arreu d'Europa sentim que socialisme o

socialdemocràcia és igualtat i racionalitat, pot esdevenir un petit exercici de filosofia i teoria política. I d'ètica, si pensem en el que ens deien i asseguraven i en el que no diuen ara, i fins i tot de postmodernitat, si prenem atenció a algunes reflexions de la flor i nata gironina.

Aquest dossier, més que una cronologia de fets històrics o una història crítica que serveixi per indignar-nos o convencer-nos (és aquesta la història i les reflexions a les que, si algun dia i per desgràcia nostre aquest fet esdevingessin realitat, subencions i universitats ja hi dedicaran atenció) pretén salvar una vall i, un xic més enllà, un troç de la Raó: fer del tema del desviament de la Nacional II una conquesta i una petita mostra de que els homes i les dones encara poden decidir lliurement, de que encara poden ésser els protagonistes de la seva història local, de que la racionalitat es pot imposar en aquelles coses que no requereixen grans imposicions, en aquest cas, l'expropiació, la compra o la cessió d'uns quilòmetres d'autopista. És per tot això que la "Coordinadora de la Nacional II per l'autopista" et convida a unir-te a aquesta lluita, denunciant la solució adoptada i proposant el següent:

- 1.- Paralització immediata del projecte de desviament de la N-II per la Vall de Sant Daniel.
- 2.- Execució del projecte de construcció del pont de Fontejau.
- 3.- Realització d'una conferència-exposició realment democràtica, tenint en compte que gran part del problema del trànsit gironí haurà estat solucionat amb el pont de Fontejau, i articulació del procés per...
- 4.- Aconseguir el desviament de la N-II per l'autopista.

Girona, maig de 1988

## BREU CRONOLOGIA DELS FETS

1979

El Col·lectiu Ecologista de Girona, donat que bona part de les candidatures municipals a l'Ajuntament de Girona (amb Salt i Sarrià anexionats) abonen, amb alguns matissos, la proposta de Centristes de Catalunya-UCD d'un projecte de desviació de la N-II paral·lel a l'autopista, proposa i argumenta la recuperació de l'A-17.

Març: Eleccions generals (trionf d'UCD) i municipals (victòria del PSC-PSOE al municipi de Girona).

1980

Març: Primeres eleccions al Parlament de Catalunya. CiU assoleix la majoria relativa.

1981

gener: Joaquim Nadal convoca una reunió a l'Ajuntament de Girona en la que hi participen membres del Congrés dels Diputats, Senat i Parlament de Catalunya (en total vint-i-tres) en la que es demana a la Generalitat el desviament de la N-II del centre de Girona.

1982

octubre: Eleccions legislatives. El PSOE obté la majoria absoluta a les dues cambres.

desembre: Primer govern socialista. Julián Campo és nomenat ministre d'Obres Públiques i Urbanisme.

El dia 30, Joaquim Nadal, alcalde de Girona, sol·licita a Julián Campo, ministre d'Obres Públiques i Urbanisme, que es faci una variant per a la N-II al seu pas per Girona.

1983

Gener: Els tècnics del MOPU presenten a l'Ajuntament de Girona les sis opcions del projecte de desviament de la carretera N-II. Totes les propostes contempnen una variant amb quatre carrils, dos en cada direcció.

Maig: Diversos partits polítics i el Col·lectiu Ecologista de Girona es pronuncien pel rescat de la concessió de l'autopista al seu pas per Girona. La premsa en fa ressò: "Estudi legal i econòmic del Col·lectiu Ecologista. El rescat de la concessió de l'A-17 al seu pas per Girona és viable".

Eleccions municipals. Victòria del PSC-PSOE a Girona, Salt i Sarrià.

és exposat públicament l'estudi previ del MOPU amb les sis possibles solucions per a la variant.

Juny: Tots els Ajuntaments afectats, associacions de Veïns i col·legis professionals es manifesten a favor del rescat de l'autopista en el tram comprès entre Girona Sud i Girona Nord, amb uns nous accessos que se situarien a Fornells i Campdorà així com amb la construcció d'una nova carretera que travessant Santa Eugènia resolgués el problema d'accessos a Salt.

Juliol: El dia 7, l'Ajuntament de Girona i les associacions de veïns arriben a un principi d'acord sobre la possibilitat que l'A-17 sigui gratuïta.

El 8, el ple de Salt es defineix contundentment favorable a rescatar la proposta de la gratuïtat de l'A-17 com a única opció vàlida per desencallar el tema.

El dia 12, el Ple Municipal de l'Ajuntament de Girona aprova per unanimitat un document pel qual es manifesta totalment en contra que la variant passi per la Vall de Sant Daniel, per raons de tipus urbanístic i ecològic, i es manifesta a favor del rescat i gratuïtat de l'autopista, enllaçant directament l'actual N-II amb l'autopista A-7. El document afegeix també que s'han d'aprofundir els estudis tècnics d'un possible traçat de variant adjacent a l'autopista.

Sarrià de Ter -tot i considerar que el millor pel seu municipi seria la solució Est- i Sant Gregori es pronuncien també pel rescat de l'autopista, mentre que Sant Julià de Ramis i Vilablareix es mostren favorables a la variant "Est". Fornells es pronuncia també a favor de l'Est, matitzant, però, que hauria de passar més cap a Llevant, travessant el massís del Montnegre. El arquitectes redactors del Pla Especial de Protecció de la Vall de Sant Daniel, elaboren per a Punt Diari un informe en el que asseguren que el desviament de la N-II per Sant Daniel suposaria un greu atemptat ecològic i paisatgístic, així com un dany material als que hi viuen i treballen.

1984

Abril: Joaquim Nadal torna a insistir al ministre Julián Campo i li recorda que l'ajuntament s'ha oposat a la solució est. El batlle demana ajuda al secretari general del grup parlamentari socialista, Eduardo Martín Toval i els ministres Marcís Serra i Ernest Lluch s'interessen pel tema. Eleccions al Parlament de Catalunya. Triomf de CiU.

Juliol: Els col·legis professionals d'Arquitectes, d'Aparelladors, d'Enginyers de Camins, d'Enginyers Industrials i de Perits Agrícoles, manifesten que "la variant no és el principal problema de Girona". Es pronuncien a favor "d'una via urbana que solucioni els problemes interns de tràfic a Girona".

Setembre: El dia 20, l'alcalde de Girona s'entrevista amb el Ministre d'Obres Públiques Julián Campo i li planteja la necessitat de trobar una solució definitiva al tema del desviament. El MDPU no es pot pronunciar en manca-li un informe de la Generalitat sobre la incidència urbanística del desviament.

Desembre: Comença una ofensiva de Los Sitios en defensa de la variant est. Davant l'aparició a la premsa, tan d'àmbit nacional com comarcal, d'alguns articles favorables a la solució "Est", l'alcalde de Girona manifesta rodonament que en cap cas la variant travessarà la Vall de Sant Daniel.

1985

Febrer: El Centro Democrático y Social (CDS) dona a conèixer una segona alternativa Est a la variant de la N-II. Aquesta proposta modifica el traçat del MDPU desplaçant la variant al seu pas per Sant

- Daniel i situant-la més a l'Est, passant per les Gavarres, i asseguren que el seu impacte ecològic seria despreciable.
- Març: El dia 9, la premsa publica unes informacions segons les quals el MOPU ha pressupostat la quantitat de 2.024.800.000 ptes. per a la realització de la variant.
- Vint-i-set associacions de veïns adrecen una carta al cap de la demarcació de Carreteres de Catalunya urgint una solució al tema de la variant. L'Ajuntament de Salt es pronuncia de nou a favor del rescat de l'autopista i refusa qualsevol vial paral·lel. L'Ajuntament de Girona afirma que el problema del trànsit de Girona no es solucionarà només amb la variant i insisteix en la solució d'una variant agregada a l'autopista.
- Abril: En una entrevista a la Delegació del Govern de Catalunya amb tècnics i polítics, es decideix iniciar una intervenció en el sentit d'obtenir la gratuïtat de l'autopista al seu pas per Girona, així com començar a preparar la visita que Miquel Solans, governador civil de Girona, i Joaquim Nadal faran al ministre Julián Campo. La premsa comenta que aquestes gestions compten amb el vist-i-plau del ministeri i la viabilitat d'aconseguir-ho gràcies a la participació de l'Estat, a través del Banco de España i el Fons de Garantia de Dipòsits, en l'empresa concessionària de l'autopista (possibilitat que La Fullaraca ja apuntà l'any 1983). Els obstacles que s'han de saltar són: arribar a acords amb la banca privada i el fet de que l'A-17 sigui l'única autopista de l'Estat que dona beneficis. Joaquim Nadal assegura que el ministre Julián Campo està d'acord a aturar l'expedient fins que s'ofereixi una altre solució concensuada entre tots els estaments implicats.
- Mai: Els Ajuntaments implicats en el tema del desviament signen un document demanant al MOPU que rescati la concessió de l'autopista entre les sortides de Vilobí i l'Escala.
- El dia 26, Nadal recorda a Sáez de Cosculluela que la variant no pot travessar Sant Daniel i les associacions de Veïns s'oposen a la possibilitat que acabi passant per l'est.
- Juliol: El 5 de Juliol Felipe Gonzalez constitueix el segon govern socialista i el Julián Campo és substituït per Javier Sáez de Cosculluela.
- Setembre: El dia 12, l'alcalde de Girona s'entrevista amb el nou ministre d'Obres Públiques. El ministre promet desbloquejar el tema i establir un calendari d'adjudicació de la variant.
- El dia 28, el Ministre d'Obres Públiques visita la ciutat de Girona amb motiu de la inauguració de l'estació depuradora de Vall-llobrega. En el transcurs d'una roda de premsa celebrada al Govern Civil, el ministre dona un termini fins a 31 de desembre per tal que els alcaldes es posin d'acord en un traçat de la variant i assegura que les obres començaran el 1986. Queda clar que si abans d'aquesta data no hi ha acord, serà el MOPU el que decidirà sobre la variant. En aquesta visita el ministre deixa clar també que no acceptarà cap proposta que plantegi la gratuïtat de l'autopista (solució que en l'època del ministre Julián Campo semblava que podia tenir viabilitat) i assegura que de cap manera passarà per la Vall de Sant Daniel.
- Octubre: En sessió extraordinària celebrada el dia 11, l'Ajuntament de Salt aprova una moció oposant-se a qualsevol traçat de la variant de la



N-II que passi pel seu terme municipal. La mateixa noció demana que es busqui un acord entre tots els municipis afectats. El dia 25 els alcaldes afectats pel possible traçat es reuneixen a Fornells per tractar del problema de la variant. Entre les propostes que sorgeixen en aquesta trobada la de que la N-II passi pels Angels obté un ampli consens.

**Novembre:** El 6, es reuneixen, amb l'absència de l'alcalde de Quart, els batlles dels municipis afectats amb el governador civil, Pere Navarro. L'Ajuntament de Quart es "desmarca" de la proposta "pactada" de la variant, ja que considera que parteix el seu municipi.

El 21, grups naturistes i representants d'entitats es reuneixen per manifestar el seu refús a qualsevol traçat que suposi una degradació del massís de les Gavarres i proposen com a alternativa el rescat de l'Autopista.

**Desembre:** El dia 4, es reuneix la Coordinadora de les AA.VV. de Girona per tractar del desviament de la N-II i del Pla General. Pel que fa al desviament, la Coordinadora es defineix per un traçat que passés paral·lel a l'autopista però pel seu costat Oest, començant abans de Fornells i acabant a Medinyà.

Sal i Sarrià responen a la proposta de la Coordinadora de les AA.VV. i qüestionen l'alternativa plantejada per les Associacions de Girona. Els veïns de Sant Gregori es manifesten rodonament en contra de la variant per l'Oest de l'autopista.

El dia 20, en unes jornades sobre carreteres i ordenació del territori organitzades pels col·legis professionals d'arquitectes, aparelladors i enginyers de camins es planteja per primera vegada que la variant sigui una via urbana. En el debat, diversos tècnics, especialment Antoni Font -membre de l'equip redactor del Pla General-, afirmen públicament que una de les millors alternatives a la N-II hauria de passar pel Güell camí de Fontejau, la "Frontissa del Güell" prevista en el Pla General com la possible alternativa al desviament de la N-II.

El 23, els alcaldes dels nou municipis afectats pel possible traçat de la variant arriben a l'acord de proposar conjuntament al ministre que el desviament es faci pel llit del Güell.

El dia 30, la coordinadora de les AA.VV. de Girona es reuneix per estudiar la nova proposta, i es manifesten en desacord amb l'alternativa concensuada pels alcaldes, que considera d'"irresponsable i mancada de solidaritat". La Coordinadora manté el seu criteri de la variant adossada a l'autopista per la seva banda oest i adreça una carta al ministre demanant que es faci un estudi de la seva proposta. Per la seva banda, l'Associació de Veïns de Sant Marcís es reuneix per tractar del tema de la variant.

1986

**Gener:** El dilluns dia 13 els nou alcaldes, acompanyats del Governador civil de Girona, visiten al Ministre d'Obres Públiques Javier Saenz de Cosculluela i li presenten la proposta concensuada de variant.

**Març:** Referendum sobre la OTAN el 12 de març.

El dia 12, el MOPU diu que la solució de la N-II serà molt més cara, però respectarà la Vall de Sant Daniel.

Abril: L'1 d'abril, el MOPU denega la proposta de la "variant del Güell" per raons tècniques, econòmiques i jurisdiccionals.

Maig: El 27, Saez de Cosculluela comunica la decisió irreversible del MOPU de fer passar la variant per l'est de Girona i assegura que es respectarà la Vall de Sant Daniel.

Juny: Eleccions generals. Triomf del PSOE.

Juliol: Tercer govern socialista. Javier Sáez Cosculluela ocupa de nou la cartera d'Obres Públiques i Urbanisme.

1987

Març: El dia 17, el ministre Sáez de Cosculluela anuncia a Girona que la N-II passarà per Sant Daniel respectant la vall. Tots els alcaldes hi estan d'acord. L'obra, que estarà acabada l'any 1990, costarà 3.800 milions de pessetes. La premsa gironina, que hi dedica molt d'espai, destaca l'esforç econòmic per salvar l'ecosistema i el paisatge (asseguren que 1.000 milions més dels inicialment pressupostats), les característiques tècniques, la solució definitiva del problema i la inversió de 500 milions de pessetes per un pont a Fontejau.

Maig: Eleccions municipals. Triomf del PSC-PSOE.