

La variant de Castellfol·lit, o com es malmet un país

Ningú a la Garrotxa dubta de la necessitat d'una variant que eviti el pas de la carretera pel mig del poble de Castellfol·lit de la Roca. Això no obstant, durant l'any en què es preveu la conclusió d'aquestes obres –que s'insereixen en el desdoblament del tram Olot-Sant Jaume de Llierca–, un bon grapat de ciutadans i ciutadanes s'han posat les mans al cap pel procediment, l'execució i el resultat final d'aquest projecte viari.

S'ha posat de manifest una manera de fer que sembla impròpia del temps que estem vivint, però que en realitat s'emmarca en una nova ofensiva *desenvolupista*, amb prou exemples arreu del país, que ens remet malauradament a aquelles èpoques de destrucció i transformació sistemàtica del territori, que de tan blasmades semblaven irrepetibles. La realitat de les obres de la variant de Castellfol·lit de la Roca ha servit si més no per fer-nos obrir els ulls a diferents aspectes la forma de procedir vigent en les grans actuacions viàries:

— Els factors ambientals i ecològics no determinen ni influeixen de manera significativa en l'elecció del nou traçat d'una obra viària. És obvi que a Castellfol·lit de la Roca hi havia altres opcions de traçat amb molt menys impacte ecològic que el finalment executat. Consideracions vuitcentistes com

Des del tren

Alguns viatgers, els que no havien estat vençuts per l'ensonyament trontolladís que provocava el balandreig del tren, en passar per l'estació de Girona miraven enfora per la finestreta del compartiment: fregaven amb la mà, també una mica somnolenta, el vidre entelat i cobert pel degotim de la respiració dels qui dormien, i descobrien els murs llunyans de la ciutat medieval, aquelles construccions romàntiques de pedra grisa sota una boirina d'humitat permanent, i com que venien d'uns paisatges oberts on governaven el cel i la llum, aquella penombra sobtada on l'arquitectura semblava plegar-se sobre si mateixa no podia deixar de fascinar-los, especialment si la locomotora al cap de poc tornava a arrossegar-los endavant amb el seu sotragueig adormidor, és a dir, si passaven de llarg, si cap experiència verídica dels carrers i la gent no contrabalançava l'impacte escenogràfic d'aquella ciutat suspesa en el temps. Els passatgers amb una certa sensibilitat literària, un cop arribats al seu destí o a vegades al vagó mateix, amb la precipitació amb què es registra una imatge somiada, fixaven en els quaderns de viatge les impressions d'aquella visió fugaç i enigmàtica. Aquests testimonis, la majoria de principi del segle XX, han servit en gran manera per reforçar el lloc comú de la Girona reclosa i misteriosa, anacrònica i pètria, d'una gravetat monacal que estimulava la imaginació. Totes les ciutats deuen una part gens menyspreable de la seva contribució al mite metropolità a la mirada encuriosida dels forasters ocasionals, però poques n'hi ha que, com Girona, deguin tant al pas del tren i a l'atenció fugissera d'uns quants passatgers somnolents.

El projecte de demolir el viaducte del ferrocarril per convertir la via del tren en un corrent subterrani que travessi Girona sense que sigui vist i sense que ningú de dins tampoc ens vegi posarà fi definitivament a aquests idil·lis ferroviaris que, de totes maneres, alguns edificis racionalistes, el temperament del clima i el son cada vegada més profund dels passatgers ja havien convertit en una romanalla bibliogràfica. No és necessàriament una pèrdua que s'hagi de lamentar, si en contrapartida Girona ingressa en el grup de ciutats capdavanteres que ja han sabut transformar el viatge en el sempre més eficaç transport de persones i si l'operació, a més, serveix per reforçar l'economia, també d'estupenda actualitat, del sector immobiliari. Però potser també serà la manera que la interpretació de la ciutat es confii d'una vegada als seus mateixos habitants, els que saben on acaba el pintoresquisme i on comencen els carrers; els que hi projecten somnis en la vigília, sense l'ajuda de cap trontoll adormidor; els que poden admirar-la com a paisatge no per la imaginació, sinó per la memòria, no per la llunyania, sinó pel passat viscut; els que han sentit algun cop l'estranyesa, la sotsobra de veure-s'hi com si fossin estrangers i, al mateix temps, la sorpresa de reconèixer-s'hi amb una familiaritat idèntica amb què es mouen entre els mobles de la seva pròpia habitació; els que no en passen de llarg; els que saben que els vidres del tren, després d'aclarir-los amb la mà, es tornen a entelar.

Eva Vázquez

ara evitar l'ocupació d'uns terrenys destinats a un futur creixement urbanístic de Castellfol·lit van pesar molt més que l'impacte que es causava al territori.

— Preval el principi d'evitar al màxim la participació ciutadana en tot el procediment de planificació dels nous traçats i les seves característiques. Les propostes es treballen i finalment

es decideixen en reunions selectives arbitràries i al marge dels organismes democràtics, els quals es limiten a ratificar finalment les decisions preses en altres àmbits. La participació ciutadana, en els temes de fons o generals del projecte, es limita a la intervenció formal en el període d'al·legacions i en l'obtenció –si responen– d'una minsa explicació sobre els motius pels quals es

desestima l'al·legació. D'altra banda, és enormement difícil i laboriós accedir a tota la informació bàsica generada entorn del projecte, i en tot cas les dificultats d'accés a la informació són un impediment molt gran per poder intervenir des d'una perspectiva global en projectes d'aquestes característiques. Tot plegat el que fa és impedir que a partir de la participació ciutadana i cívica es puguin millorar o introduir nous criteris socials o ecològics en els projectes.

— Un parc natural només pot evitar els impactes ambientals que causen els particulars, mentre que esdevé una eina totalment ineficaç per poder fer front al més mínim impacte ambiental causat per l'Administració. L'èxit de la projecció internacional del Parc Natural de la Zona Volcànica contrasta amb el seu fracàs com a garantia de preservació del territori davant els excessos provinents de les mateixes institucions. Cal recordar que una bona part del gran impacte causat per aquesta obra viària es produeix dins els límits del Parc Natural de la Zona Volcànica.

— No s'aplica en absolut un principi bàsic de sostenibilitat com és, davant d'una necessitat viària, escollir l'opció que causa menys impacte i que requereix menys ocupació de sòl. La destrucció totalment gratuïta i innecessària de fèrtils sòls agrícoles al pla de Politger, al pla de les Funoses, al pla de Begudà i a Sant Cosme és una mostra palpable d'actuacions insostenibles dutes a terme dins un espai teòricament protegit, el Parc Natural, i en un moment en



Obres de construcció de la variant de Castellfollit de la Roca.

què tots els municipis de la Garrotxa estan redactant amb gran pompositat els seus plans d'acció local per a la sostenibilitat.

— La ciutadania resta indefensa davant de l'abús de poder d'una obra executiva capaç de modificar substancialment el projecte sense cap mena de tràmit públic. El projecte constructiu de la variant ha estat modificat diverses vegades, davant el desconcert i la impotència de veïns i entitats, i les administracions locals han semblat actuar més com a representants de les empreses que no pas dels legítims interessos de la població local.

— La urgència viària passa per damunt de qualsevol element cultural. A la desaparició d'un paisatge edificat per una tradició mil·lenària es pot afegir l'agressió cultural que significa soterrar irremissiblement unes importants troballes arqueològiques d'un poblament neolític.

— La Garrotxa es troba immersa en un procés de degradació ambiental i paisatgística com no s'havia donat en cap altra època. Cal tenir en compte que aquesta manera de planificar i executar les obres que ens ha exemplificat la variant de Castellfollit es produeix en un

moment en què, a més de prosseguir el desdoblament d'aquesta carretera fins a Banyoles, es plantegen les variants de les Preses, la Vall de Bas, Sant Feliu, les Planes, dues més a Olot, un túnel de Bianya a Olot, i finalment el túnel de Bracons com a obra faraònica. Aquestes obres s'acompanyen d'una política caòtica d'ocupació industrial que, a partir de la lliure elecció per cada empresa de l'indret d'ubicació, esquitxa de polígons industrials tota la comarca, fent miques un dels paisatges de Catalunya que més valors ambientals i paisatgístics havia aconseguit fer arribar fins al segle XXI. No fa gaire, el Quadern del diari *El País* va publicar un extens reportatge titulat «La Catalunya bruta», on, al costat de l'abocador del Garraf, la contaminació del Besòs, els boscos cremats, la pudor dels purins d'Osona i els abocaments químics del Llobregat, apareixia la variant de Castellfollit de la Roca, amb la punyent conclusió que «la Garrotxa no vol quedar enrere en la cursa meteòrica que s'ha establert entre les comarques per assolir un lloc d'honor en la Catalunya bruta i residual».