

Debat de muntanya

«L'any 1892 es va inaugurar el tren de Girona a Sant Feliu de Guíxols»

JORDI DALMAU

Ja ho deia Josep Pla, a qui no li agradi la muntanya en aquest país hi farà un mal paper. La muntanya pot ser un goig esportiu i estètic, una reserva natural, un signe d'identitat, i tantes coses més, però el muntanyam té una cara aspra quan es tracta d'establir-hi alguna comunicació física. Ara mateix ens sembla d'alta ficció aquell llegendari pas d'un exèrcit cartaginès amb elefants travessant els Pirineus.

En la voluntat dels pobles de construir comunicacions podria raure un signe de sana civilització. Els gironins en tenim un gloriós exemple en la construcció d'aquells malaguanyats carrilets que els nostres avantpassats varen saber fer, donant comunicació a moltes de les nostres comarques. L'any 1892 es va inaugurar el tren de Girona a Sant Feliu de Guíxols. I aquella era època en què la tècnica era ben discreta, per no dir pobra. Ja ha plogut molt sobre les nostres muntanyes i en aquest temps els estudiosos de la tècnica, uns anglesos concretament, han dit que la construcció d'obra pública necessita tres E: enginyeria, economia i esforç polític. Fruit de la bona gesió d'aquests ingredients és la xarxa de comunicacions que tenim a les muntanyes, des d'on podem fer recorreguts utilitaris i amb curiositat mínima podem enamorar-nos de les nostres pròpies muntanyes, fent-hi, ara sí, un bon paper.

El muntanyam separador de comarques sempre ha sigut objecte de trencaclosques, intents, idees. Un exemple històric el tenim entre la Garrotxa i Osona, l'entrebanc del massís del Puigsacalm, Santa Magdalena, serra de Llancers, Bellmunt, Cabrera i etcètera; ara que tenim la facilitat del túnel de Bracons, fem un homenatge retrospectiu a una idea de l'any 1925: es va plantejar la possibilitat de salvar l'obstacle mitjançant un transbordador aeri; un dels pobles afectats, Sant Andreu de la Vola, es va afanyar a donar-hi suport; ja circulaven signatures estimulants del projecte i diuen les cròniques que l'ajuntament de la Vola, per unanimitat, va acordar "facilitar el pas lliure de la línia". Però tot va ser inútil, el transbordador no es va fer mai. Un altre transbordador, encara, podem recordar: el que havia pensat de construir un rector del santuari de la Salut, per a facilitar l'accés des de Sant Feliu de Pallerols, estalviant així molts quilòmetres de carretera per Hostalets d'en Bas i el coll d'Uria.

Ara a la Garrotxa hi ha el projecte -diuen, per quan hi hagi diners- d'una nova carretera dita variant del trànsit d'Olot que canalitzaria la circulació que va del nord i nord-est de la ciutat i es dirigeix al túnel de Bracons, direcció Osona. A les tres lletres inicials d'enginyeria, economia i esforç polític, cal sumar-hi una quarta e, la de l'ecologia, que sempre ha de fer-se present quan es tracta de territoris estimats civilitzadament. Seria desitjable que en el cas de la variant d'Olot els criteris i les determinacions del projecte, amb les seves lògiques tensions, tinguin la mateixa intel·ligència i voluntat que ja han pactat en altres ocasions d'obra pública realitzada. Però en aquell futur moment, quan sigui possible trencar alguna guardiola per posar-se a la feina, que no tremoli el pols de ningú en disposar-se a traçar el perfil de l'obra: un altre dia es pot lamentar haver sigut escàs o tímid en el primer traçat. Cal un recordatori ben actual: és el cas del desdoblament de l'Eix Transversal, que s'ha convertit en una execució ara esgotadora, cara i antipàtica i tothom lamenta no haver-la feta sencera quan era el seu dia, ara fa una dècada i mitja.

Font del document: http://www.diaridegirona.cat/opinio/2011/08/18/debat-muntanya/508960.html?utm_source=rss