

ANTONI AGUILAR I PIERA, Dr. Arquitecte, col·legiat al Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, demarcació de Girona, amb nº de col·legiat 7189/7, N.I.F. 38.037.807-Q i adreça C/ Bisbe Sivilla nº 4, 1er 2ª, 17005 Girona, en relació al **Projecte de variant de La Bisbal d'Empordà i Corçà de la carretera desdoblada C-66 – Pk. 4 + 500 a 20 + 500 – tram Forallac – La Pera**, que promou la Direcció General de Carreteres del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, als efectes d'analitzar i en conseqüència determinar les eventuais afectacions que es deriven sobre el territori objecte de les actuacions en el terme municipal de La Bisbal d'Empordà, i a petició de la "Plataforma Ciutadana a favor del traçat nord de la Variant de la La Bisbal d'Empordà", emeto el següent:

DICTAMEN

Antecedents.

El tècnic que subscriu el present document és arquitecte, professor d'Urbanística al Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori a l'Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona, i Doctor per la Universitat Politècnica de Catalunya amb la lectura de la Tesi Doctoral "La Construcció de l'Espai Rural al Baix Empordà", l'any 1994 a l'ETSAB, treball on a partir d'una revisió de les components del territori, es proposen pautes d'ordenació i d'actuació en l'àmbit rural, fet pel qual el seu exercici professional ha estat vinculat a temes d'anàlisi territorial i d'incidència en la implantació d'infraestructures en el medi rural.

En el document exposat a informació pública, la Direcció General de Carreteres planteja per al tram que afecta l'entorn del nucli de La Bisbal d'Empordà tres alternatives, una d'elles amb traça pel nord i les altres dues pel sud de la població i de l'actual carretera C-66. Les dues solucions per a la alternativa sud s'identifiquen com sud 1 amb traça propera al nucli de La Bisbal i sud 2 força més allunyada i amb notable implicació en els vessants de Les Gavarres.

L'àmbit territorial que considerem participa de la característica constant al Baix Empordà, d'alternança de plans conreats i ondulacions arbrades, fet que atorga a aquest territori molts espais d'oportunitat en les bandes de canvi pla-pendent, inicialment aptes per articular correctament elements infraestructurals o d'assentament. La circumstància que la traça actual de la carretera C-66, sobretot en bona part del recorregut anterior i més proper a La Bisbal d'Empordà, es situa adequadament en les proximitats de dita inflexió topogràfica, i el fet que podem constatar la mateixa qualitat de posició en alguns dels assentaments presents en el recorregut, confirmen doncs aquesta constant que ha d'ésser tinguda en compte a l'hora d'avaluar alternatives.

Aquestes favorables condicions de posició que hem esmentat, permeten localitzar els elements d'infraestructura i d'assentament en cotes lleugerament elevades en alguns trams, o bé a redós d'elevacions que en permeten l'adaptació paisatgística, alliberant els plans i els pendents lleugers per a l'activitat agrària. Particularitat que d'altra banda atorga al territori empordanès les excel·lents condicions paisatgístiques que coneixem.

Cal afegir en aquest apartat que les formes d'assentament en l'àmbit rural dominants a la comarca, en sectors com el que considerem i de les que naturalment participa el territori en qüestió, es caracteritzen per la presència de nuclis de població compactes de petita o mitjana dimensió, amb pautes d'interdistància força constants, entre els que es disposa un esquitxat de masos, que lluny d'estar aïllats, configuren agrupaments fàcilment identificables, en formes molt sovint adaptades a dos models dominants, bé en agrupament dispers o bé a voltes arrencada en rosari al llarg dels camins. S'estableix doncs una relació d'interdependència entre els diferents nivells d'assentament que cohesiona el territori; relació que cal mantenir i sobre la que podem incidir només amb extrema cura, evitant al màxim trencaments dels eixos vinculants.

En aquest sentit hem de dir que per a la zona que ens ocupa, els exemples són força clars tant pel que fa als nuclis o veïnats de la rodalia, com per l'assentament de La Bisbal d'Empordà, malgrat que en aquest cas la dimensió en distorsiona l'argument.

Pel que fa a les característiques del territori i en concret del pla que es situa a la banda de llevant i sud de La Bisbal d'Empordà, i també de l'espai obert que drenen els cursos del riu Daró i Rissec que configura la transició fins a Corçà, cal dir que es tracta d'àmbits d'elevada qualitat agrària i paisatgística, que mereixen un tractament acurat pel que fa al trencament dels ordres rurals presents.

Es tracta de plans o territoris oberts amb lleuger pendent descendent cap a l'oest en el primer cas i nord o nord-oest en el segon; on s'hi detecten els solcs que drenen les aigües procedents dels pendents situats a les vores, cursos que juntament amb el dens sistema de camins que resol l'accessibilitat, configuren una pseudo-graella, on es fa més ostensible la dimensió de les peces segons la direcció del pendent, accentuant-se un ordre parcel·lari dominant de peces arrencades en aquest mateix sentit.

Amb l'exposició feta en aquests antecedents estem parlant d'elements d'identitat del territori, i en aquest sentit a més, de formes d'ocupació preexistents que cal preservar, o si més no, considerar a l'hora de fer intervencions o alteracions de tipus traumàtic en qualsevol classe de sòl, per tal de fer compatible l'esforç de transformació i adaptació a les noves circumstàncies, amb el manteniment dels factors d'identitat.

Aquesta cura en les intervencions, resulta força vegades poc considerada en projectes que, com el que analitzem, es recolzen excessivament en criteris d'alta tecnificació i en paràmetres d'ús (en aquest cas velocitat de projecte 80 Km./h.) que obliguen a tensar les traces, amb el resultat de talls traumàtics i desarrelats respecte dels ordres presents en el sòl.

No hem d'oblidar en aquest sentit que el projecte contempla la implantació contundent d'un element lineal, de fort impacte atès que preveu una explanada apte per a dos vies de doble carril més un voral a cada banda.

Podem a partir d'aquí perfilar una primera aproximació de criteris d'implantació, que creiem imprescindibles per tal de garantir l'adequat diàleg entre el territori i les transformacions que necessàriament ha de poder suportar. Al nostre entendre i en un esforç d'aportar concisió al present document considerem que s'han d'imposar en la major mesura possible, traçats que s'adaptin al màxim a aquelles bandes d'inflexió pla-pendent que indicàvem a l'inici, o en els trams amb incidència en el pla o espais oberts, aplicar el criteri de posicionament marginal, a la recerca dels espais o fronts ja malmesos o simplement transformats per assentaments o activitats, preservant naturalment les incompatibilitats ambientals o de seguretat que es puguin posar en evidència.

La preceptiva minimització dels efectes sobre la morfologia i les interferències sobre els corredors hidrogràfics i vegetals, pot fer pensar que una coincidència o proximitat en la major longitud possible amb l'actual carretera i l'esquitxat d'activitats que s'hi vinculen, es planteja com la solució menys lesiva en tant que no incrementa l'aparició de noves interferències sobre els sistemes presents.

Reiterem doncs com objectiu bàsic d'una banda la conveniència de desplaçar les traces respecte dels àmbits centrals en espais oberts on les estructures són més fermes, i on es poden produir majors trencaments dels elements de cohesió entre assentaments, i d'altra banda evitar la incidència tangent i directa en els pendents dels turons a fi de no malmetre la seqüència d'ondulacions, que amb les cobertes vegetals dibuixen un dels signes d'identitat més rellevants a la zona.

Consideracions de caràcter urbanístic

El planejament vigent al municipi de La Bisbal, aprovat l'any 1982, al qual cal reconèixer-li una necessitat urgent d'actualització, disposa uns paràmetres de regulació molt febles per a la implantació de vies o camins pel que fa a la transcendència territorial. En les determinacions preval bàsicament la concreció de les característiques i dimensionat del propi element, sense incidir en altres aspectes més relacionats amb la implantació. (veure articles 37 i següents de les Normes Urbanístiques del Pla General, on es regula el sistema de comunicacions).

Al mateix temps en l'art. 40 es fa reserva d'una franja longitudinal de protecció de 22,50 m. d'amplada, per permetre l'execució d'una futura variant de la carretera, amb una traça envoltant La Bisbal d'Empordà pel sud, amb incidència directa sobre el pla, i recorregut al més pur estil d'alta tecnificació propi dels paràmetres de mobilitat interurbana intensa i amb fluxos especialitzats, que amb les pautes actuals i atenent els criteris esmentats, resultaria avui totalment inacceptable.

Cal afegir d'altra banda que pel que fa a vialitat, només als articles 215 i 216 es detecta en el Pla General una voluntat de conservació de les característiques morfològiques tradicionals, en aquest cas referides exclusivament a camins rurals.

L'adopció de la solució pel sud per part del Pla General, si bé no resulta prou explícitament justificada en el propi document, es proposava per quant es va considerar que afectava terrenys més planers i per tant amb menor dificultat d'execució, connectava les carreteres de Cruïlles i Calonge i permetia endegar el desenvolupament d'un futur polígon industrial, previst en sòl tipus Urbanitzable No Programat, segons la denominació vigent a les hores per aquests tipus de sectors.

Al respecte cal dir que des de l'any 1982, malgrat la manca de revisió del Pla General, La Bisbal d'Empordà ha evolucionat notablement, com també ho han fet les tècniques d'execució d'infraestructures d'aquesta mena. Igualment ens trobem ara front a uns criteris generalitzats de sostenibilitat i de protecció ambiental, inexistents en aquell moment, que evidencien un alt grau d'obsolescència d'algunes de les propostes d'aquell Pla, com poden ser la reserva de sòl per a la Variant i la implantació d'un polígon industrial de l'envergadura del previst en aquell punt, com s'esmenta tot seguit.

A banda dels criteris d'ordre territorial respecte de la incidència en el pla obert, abastament repetits en aquest escrit, caldria puntualitzar que la funció de col·lector de la mobilitat vinculada a les carreteres de Cruïlles i Calonge, malgrat ser de baixa intensitat, es resol en l'actualitat mitjançant el vial executat en els darrers anys per a la connexió de L'Aigüeta amb Vulpellac travessant el sector de La Guardiola, i d'altra banda respecte del Polígon Industrial, dir que es tractaria d'un sector molt mal implantat, amb nul·les condicions d'articulació urbana, amb forta incidència en sòls d'alta qualitat i del que només es podria destacar la bona accessibilitat inherent a la hipotètica variant, això a banda de la seva innecessàrietat per causa de l'elevada oferta de sòl industrial ja urbanitzat present a la zona, tant per les operacions fetes en aquest sentit al propi municipi de La Bisbal d'Empordà com en els de Corça i Vulpellac.

Dins aquest apartat de contingut urbanístic, cal esmentar que les Normes Urbanístiques manifesten amb caràcter genèric i pel que fa al sòl No Urbanitzable, una voluntat proteccionista respecte a les condicions generals per a la transformació del sòl en els paisatges rurals, voluntat que als efectes del que considerem resulta del tot insuficient, malgrat que cal reconèixer el criteri de preservar-lo i recrear-lo, això vol dir mantenir els seus signes d'identitat i per tant preservar les pautes de petita dimensió que el signifiquen. En aquest sentit cal valorar favorablement criteris abocats a mantenir la compartimentació de l'espai i les unitats de producció en les seves dimensió, ritme, seqüència i proporció, que en defineixen el paisatge. Es tracta en conjunt d'arguments que reforcen les solucions de mínima dimensió i més arrelades al territori.

Anàlisi crítica de la proposta

A banda dels arguments que ja s'han anat avançant en els apartats anteriors, i un cop consultada la documentació sotmesa a informació pública, exposem els arguments de valoració de la proposta, que distingirem a partir de la menor o major adaptació a les pautes territorials que al nostre criteri tenen les diferents alternatives exposades.

Així doncs entenem que les dues alternatives per la banda sud (sud 1 i sud 2) comporten de forma ostensible una forta implicació de tall traumàtic dels sistemes preexistents i un fort desarrelament en relació a l'adaptació topogràfica i morfològica que necessàriament cal preservar, a banda que mentre una d'elles (sud2) implica una afectació territorial d'abast desproporcionat i innecessari, a l'hora que desvinculat de l'objectiu estricte de millorar les condicions de mobilitat respecte del nucli de població de La Bisbal d'Empordà, l'altra comporta trencar la cohesió territorial que configura la relació del nucli principal amb els assentaments vinculats, ens referim específicament a la posició de la nova carretera en relació al nucli de Fonteta, que resulta territorialment desagregat per causa de la contundent traça que intercepta les seqüències de relació, a banda de comportar impactants atalussaments. Aquesta proposta sud, incideix a més, negativament al nostre entendre en el sector de les terreres, ja en els termes de Cruïlles i Corçà, on coexisteixen àrees d'extracció d'argiles d'alta qualitat i la presència de les cubetes o zones humides catalogades com espais d'interès ecològic.

Així doncs atenent al seu grau d'adaptació als criteris exposats, pel que fa al tram de La Bisbal d'Empordà, el present escrit aposta pel criteri d'interpretar com a menor lessivitat per al territori l'adopció del traçat nord, en tant que ens trobem davant d'una proposta de més curt abast en quant a traça de nova implantació i a més la disposició prevista d'un túnel per al tram del Puig de Sant Ramón en suavitzar l'impacte i manté la traça prop de la inflexió, malgrat el contundent tall que es produeix en el pla a la banda de Vulpellac, i que al nostre entendre requereix un replanteig en quant a desplaçament de la traça cap a la vora de l'espai en la mesura possible.

Pel que fa al tram que configura la transició fins a Corçà, amb incidència al Pla de Ballese, caldria al nostre entendre adoptar, si ho permeten els radis d'enllaç, una acció semblant en el sentit d'apropar la traça cap a l'espai ja més transformat que es genera a partir de l'actual carretera i del sòl consolidat a l'extrem de La Bisbal d'Empordà.

Conclusions

D'acord amb les anteriors consideracions entenem que les solucions plantejades tenen un nivell d'afectació territorial ostensiblement diferent, no tant sols per la diferent dimensió i llargada de l'àmbit afectat, sinó també per la diversa implicació que representen de trencament dels sistemes rurals presents a la zona.

Així doncs es proposa l'alternativa nord com a menys lesiva, atès que presenta menor longitud, s'adapta amb major precisió als criteris de mínim impacte i de manteniment de les identitats esmentades, i amb lleugeres correccions permetria incidir en els sectors on la transformació preexistent ha fet irreversible la percepció original, i per tant amb mínima afectació. En conseqüència per a dita solució nord afirmem que:

- Globalment té menor dimensió.
- Implica costos econòmics inferiors.
- Ocupa una posició territorialment més coherent.
- Implica un menor grau d'afectació als sistemes presents.

Girona, 26 de setembre de 2008

Antoni Aguilar i Piera
Dr. Arquitecte.