

L'excavadora de Ferreries



El primer tram del camí de Sant Patrici es convertirà en carretera per poder accedir a la variant.

Ja són ben visibles les primeres afectacions de la variant de Ferreries sobre el territori. Des de l'inici a llevant, bastant abans del polígon industrial, fins al creuer de Cala Galdana i el tercer carril al coster des Pla Verd a ponent, les màquines estan construint la major cicatriu de les darreres dècades.

Són devers 4'5 Kms de nova carretera, que passa en un 35 % per Àrea Natural d'Especial Interès i en un 27% per Àrea Natural d'Interès Territorial. O sigui, que més de la meitat afecta a terrenys que en el seu dia es van considerar d'alt valor natural o paisatgístic. No es tracta, per tant, d'un creixement urbà perifèric, sinó d'una intervenció bastant més incisiva.

Però l'obra neix d'una reivindicació de varis anys, on el tema de la seguretat es va usar -de vegades honestament i de vegades com eina partidista- per plantejar la imperiosa necessitat d'una nova via. Possiblement en l'actualitat resulti discutible que sigui més perillosa la travessia de Ferreries que no alguns carrers llargs i rectes d'altres poblacions, però s'hi sumen altres qüestions d'operativitat de la carretera general que juguen a favor de la variant.

El cas d'aquesta obra resulta il·lustratiu per polsar una de les reaccions socials que es solen donar, i és que la major part de gent reacciona i opina quan ja hi ha les excavadores sobre el terreny. Es participa poc en el procés de decisió. I quan entren les màquines, normalment el tema ja està més que decidit.

De fet, el traçat de la variant de Ferreries es va acordar el 2003, en portes d'unes eleccions. I en aquell moment -el moment clau per opinar- es van sentir la veu crítica del GOB i la més tímida d'alguns comerciants que temien per l'efecte de baixada de vendes, derivat d'allunyar del poble el pas de vehicles. A la dreta política li anava bé una gran carretera nova. L'esquerra no volia que se la pogués acusar de frenar la solució, en el context social en què es trobava el cas.

Perquè ens movem en una societat on tots els missatges s'acaben simplificant. O estàs a favor o estàs en contra. Les mitges tintes no llueixen. Es va fer difícil així poder plantejar que es podia acceptar la necessitat d'una nova via -i per tant, d'una intervenció territorial important- però que calia fer-ho amb un procés madur sobre les opcions de traçats, alternatives i característiques. Possiblement feia massa temps que s'estava esperant una resolució, i va imperar la política de "que ho facin com vulguin, però que ho facin". Per això no ens ha d'estranyar que s'apostàs per l'opció més impactant i més cara.

I quan el tema es mou en aquest marc, no queden massa més opcions que intentar minimitzar alguns aspectes. El traspàs de competències de Carreteres cap al Consell Insular ha facilitat una certa adaptació del projecte, que minvarà els -malgrat tot- considerables efectes paisatgístics. El fet de travessar zones d'alt valor natural fa també important que s'apliquin mesures de permeabilitat de la fauna o de restitució amb plantes de varietats locals, com s'han proposat en diferents reunions mantingudes entre el GOB i el Departament de Carreteres.

Davant les transformacions inevitables, caben moltes actituds. Des de la immolació pública al pragmatisme més fred. Però el moll de l'os continua estant en aprendre a participar abans que es puguin classificar precisament d'inevitables.

Potser qualche dia veurem com dels centres escolars surten joves que coneixen perfectament els seus drets i deures de ciutadans. Que saben els mecanismes per exercir el seu paper actiu en una societat i que tenen la voluntat i el convenciment que cal participar en aquells aspectes que condicionaran el món on viuen.

Potser qualche dia tindrem una gran majoria d'associacions que actuen d'escola de ciutadania, que adopten actituds propositives, més enllà de la reacció (que també és imprescindible en alguns moments), que es saben moure amb independència, que mediten a fons els seus missatges i que són perfectament conscients del rol imprescindible que juguen en l'espai públic.

I potser també a Menorca aplicarem qualche dia mesures compensatòries per aquestes grans obres, a l'estil de les que s'han incorporat a l'aeroport de Lleida-Alguaire, on la implantació al territori d'aquest nou aeroport s'ha acompanyat de la compra, l'arrendament i la promoció d'acords de custòdia d'una superfície equivalent, que es gestionarà amb criteris ambientals i agraris, per facilitar la recuperació de la biodiversitat afectada.

Ferreries

Estic totalment d'acord, i crec que seria important començar a animar a la gent a participar en aquest tipus de decisions, per a no tenir sorpreses desagradables al final. Ara a ningú li agradarà el desviament, però sembla que no es pot fer res. Seria possible des del Gob cercar mesures compensatòries com les que en parlau?

Quines son les altres opcions?

Sí, hi hauria que sobre públicament quines son les altres alternatives; encara que tal vegada ja estigui tot decidit

Pensar-hi antes

Vegent el desastre que estan fent, crec que els que van muntar la reivindicació hi havien de pensat un poc més. Ara ja no hi ha massa cosa a fer.

desviament de Ferreries

certament l'impacte ambiental es considerable, pero quina obra no ho es?.l'obra, pot ser agues estat evitable si el estiu no hagues tant de transit i a aquesta qüestió pot ser nomes ho sabem bé qui la patim,amés se té que tenir en conte que les vides de les persones esta per demunt del paisatge i ja n'han caigudes massa en aquest tram.