

LA PUNXA

54

monogràfic

Evolució del Parc Central de Girona

tema central

GRETA, els fonaments de la preservació
del patrimoni arquitectònic anònim



EL TEU CENTRE DE CONTROL I COL-LABORADOR DE CONFIANÇA

Més de 4.600 m² d'instal·lacions capdavanteres a Catalunya i més de 50 especialistes al teu servei, per oferir-te solucions. Tot el que necessites per garantir la qualitat total.

cecam 

CENTRE D'ESTUDIS DE LA CONSTRUCCIÓ
I ANÀLISI DE MATERIALS SLU

OBRA CIVIL
EDIFICACIÓ
GEOTÈCNIA
GEOLOGIA
MATERIALS D'OBRA
QUÍMICA
PATOLOGIES
ASSISTÈNCIA TÈCNICA
MEDI AMBIENT
AGROALIMENTÀRIA
MICROBIOLOGIA
ENTITAT COL-LABORADORA
DE L'ADMINISTRACIÓ
CROMATOGRÀFIA
ACÚSTICA
AIGÜES
AIRE
INSTAL·LACIONS
RESIDUS
SANITAT AMBIENTAL
MEDI NATURAL

GEOTÈCNIA

Estudis Geotècnics
Piezòmetres,
inclinòmetres i
pressiòmetres

**Estudis de
descontaminació
de sòls i
hidrogeològics**



**Controls Inicials i
periòdics** per verificar
el compliment de la
licència/autorització
ambiental.

**Control i verificació
de les instal·lacions
de seguretat
i contraincendis**

**Control
de contaminació
en edificació (CTE DB-HR).**
**Control de contaminació
ambiental (Llei catalana
16/2002 i Decret
176/2009).**
Assaigs in situ.

ACÚSTICA

Acreditació d'ENAC
núm. 218/LE 1444

APOSTEM
PEL MEDI
AMBIENT

CECAM

C/Pirineus - Polígon Industrial

17460 Celrà

Tel. 972 49 20 14

cecam@cecam.com

www.cecam.com

ENTITAT COL-LABORADORA DE L'ADMINISTRACIÓ

El nostre àmbit d'actuació engloba activitats de tot Catalunya, d'acord amb les habilitacions següents:

- EC-PCAA: Prevenció i control Ambiental d'Activitats.
- EC-PCA: Prevenció de la Contaminació Acústica.
- EC-A: Prevenció de la Contaminació Atmosfèrica.
- EC-RES: Control i presa de mostres de Residus.
- EC-AIG: Control i presa de mostres d'Aigües.
- LA-AIG-R: Laboratori de control d'Aigües.
- LA-RES-R: Laboratori de control de Residus.





LA PUNXA 2018

Editor

COLLEGI D'APARELLADORS,
ARQUITECTES TÈCNICS I ENGINYERS
D'EDIFICACIÓ DE GIRONA

Direcció

FRANCESC XAVIER BOSCH I ARAGÓ

Coordinació

ANABEL ROS I NUÑO
MIA MASGRAU I VENTURA

Consell de redacció

JOSEP M. ARJONA I BORREGO
ADOLF CABAÑAS I EGAÑA
BERNAT MASÓ I CARBÓ
MIQUEL MATAS I NOGUERA
JOAN MARIA PAU I NEGRE
ANABEL ROS I NUÑO
NARCÍS SUREDA I DAUNIS
MIQUEL JOSEP VENDRELL
I DEULOFEU

Col·laboren en aquest número

ASSOCIACIÓ GRETA
JOSEP M. ARJONA I BORREGO
JOAN MARIA PAU I NEGRE
CARLES RIBAS I GIRONÈS
NARCÍS SUREDA I DAUNIS
ERNEST OLIVERAS I AUMALLÉ

Correcció

TRADUACIÓ

Disseny i maquetació

MÒNICA CASANOVA
MIA MASGRAU

Impressió

IMPRESA PAGÈS

Dipòsit legal

GI-427-1988

ISSN

2013-1224

NOTA: ELS CRITERIS EXPOSATS
EN ELS ARTICLES FIRMATS SON
D'EXCLUSIVA RESPONSABILITAT
DELS SEUS AUTORS I NO
REPRESENTEN NECESSÀRIAMENT
L'OPINIÓ DE LA DIRECCIÓ
D'AQUESTA REVISTA.
PROHIBIDA LA REPRODUCCIÓ
TOTAL O PARCIAL DE LA REVISTA
PER QUALSEVOL MITJÀ SENSE
AUTORIZACIÓ PRÈVIA DEL COLLEGI
D'APARELLADORS I ARQUITECTES
TÈCNICS DE GIRONA.

Sumari

EDITORIAL	5
Miquel Josep Vendrell i Deulofeu	
<hr/>	
MONOGRÀFIC	
Evolució del Parc Central de Girona	7
El TAV a Girona	8
Carles Ribas i Gironès	
El Parc Central de Girona: un recorregut de via llarga	14
Josep M. Arjona i Borrego	
<hr/>	
TEMA CENTRAL	
Projecte GRETA	58
GRETA, Grup de Recuperació i Estudi de la Tradició Arquitectònica	
<hr/>	
L'ENTREVISTA	
Entrevista a la Il·lma Sra. Marta Madrenas, Alcalde de Girona	68
Narcís Sureda i Daunis	
PATRIMONI	
100 anys de la casa Teixidor o de La Punxa	74
Ernest Oliveras i Aumallé	
VIVÈNCIES	
L'Escala: un passeig de pedra i cor	78
Joan M. Pau i Negre	
PARLEM DE...	
Els meus carrers: carrer de la Força	82
Narcís Sureda i Daunis	



LA PUNXA EDITORIAL

**Miquel Josep
Vendrell i Deulofeu**
President

Després d'uns anys d'absència reprenem, amb il·lusió renovada, la publicació de la nostra revista, *La Punxa*, vincle de comunicació directe amb companys i amb la societat en general. Ara que ja ens hem acostumat a tants canvis i que sembla que quelcom està millorant, era inexcusable no tornar a la normalitat i regularitat d'aquesta publicació.

Vull agrair —i molt— la bona acollida i predisposició dels col·laboradors de la revista, que novament han respost a la convocatòria d'una manera encomiable. Moltíssimes gràcies a tots. Sense la vostra aportació, dedicació i esforç altruista la nostra estimada revista no veuria la llum.

En aquesta represa trobareu com a tema central l'anàlisi d'un fet al qual, malauradament, ja ens hem acostumat: les eternes i encara avui inacabades obres del Parc Central, conseqüència de l'arribada de l'alta velocitat ferroviària a Girona, per cert programades en trenta-sis mesos i que ja en porten més de cent.

Aquell meravellós parc que ens va néixer de la reordenació urbanística del que foren les abandonades instal·lacions ferroviàries es va veure ocupat i desmuntat a partir del 18 d'agost de 2008, data en què es van produir les primeres afectacions per la construcció de la faraònica infraestructura.

No posaríem pas a debat, a dia d'avui, les bonances i els avantatges de l'alta velocitat per a la ciutadania, però sí el peatge de molèsties i greuges que tots els qui hem conviscut amb les obres hem patit aquests més de nou anys. Costa d'entendre com aquestes obres s'han perllongat sota la retòrica de la crisi, quan a la resta de l'Estat es continuaven abocant recursos en línies noves, moltes infrautilitzades i deficitàries. I encara ens queda el viaducte de la línia convencional, que cal recordar que havia de desaparèixer per anar, també, soterrat.

Sigui com sigui, i més enllà de les conseqüències, gaudim d'un mitjà de transport eficaç, puntual, ràpid (tot i que menys del promès) i, pel que s'ha demostrat, amb un grau d'acceptació dels usuaris molt més que raonable.

Ja se sap: tot té un preu!



LA PUNXA
MONOGRÀFIC

Evolució
del Parc
Central
de Girona

EI TAV a Girona

Carles Ribas i Gironès

Regidor de Cultura

Regidor delegat del Projecte Ferroviari

6è tinent d'alcaldia

En rebre la petició d'escriure un article sobre la meva experiència política com a regidor del projecte ferroviari, des de juny de 2012, de les obres de la línia del tren d'alta velocitat a la ciutat de Girona i, en concret, sobre la relació mantinguda amb l'Estat espanyol i Adif, m'he adonat que la temàtica s'escapa del que és un simple article d'opinió. En recopilar les notes escrites durant aquest llarg temps, i revisar tot el que hem generat a la pàgina web que l'Ajuntament manté del projecte (<http://www2.girona.cat/ca/projete-ferroviari>), he comprovat que tinc material per poder escriure un assaig en què, desgraciadament, dominaria una temàtica que molts qualificarien de fantàstica i, a voltes, del surrealisme més pervers.

Han estat moltes les hores destinades a les *obres del Parc Central* i han estat moltes les experiències viscudes. Només la distància temporal respecte de determinats episodis em permet poder escriure amb una certa objectivitat.

En el moment d'assumir el càrrec de regidor del projecte ferroviari, em vaig adonar que, malgrat que les obres de soterrament del tren d'alta velocitat estaven a la fase final, en realitat tot —i quan dic tot és tot— estava per fer.

La prepotència de la política estatal —l'interès general ho justifica tot— i el que podríem qualificar de sentiment de petitesa de la Girona d'aquells moments havien motivat que s'hagués foradat la nostra

L'arribada del tren d'alta velocitat és un fet transcendental per a la transformació de la ciutat i una oportunitat que no es podia deixar escapar.

ciutat sense ni tan sols haver definit de manera concreta l'àmbit d'afectació, haver determinat com s'actuariaria un cop construït el túnel, com es cosiria la ferida i quina seria la cicatriu que quedaria a la ciutat.

Estat de les obres el 31-12-2010.
Font: Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya (ICGC)



La política del titular dominava el moment. El més important era haver aconseguit fer arribar el tren d'alta velocitat a Girona. Ningú semblava preocupat per la necessitat d'estudiar, definir i tractar les ferides que aquesta obra podia comportar.

No vull que m'entenguin malament: l'arribada del tren d'alta velocitat és un fet transcendent per a la transformació de la ciutat i una oportunitat que no es podia deixar escapar. L'únic que lamento, i crec que el temps m'ha donat la raó, és que algú es deixés embriagar massa pels titulars i no aprofundís en la necessitat de treballar per l'endemà. La inexistència d'un conveni entre les administracions ha fet que l'endemà esdevingui una dura ressaca difícil de gestionar.

L'any 2012, quan l'alcalde Puigdemont em delegà la regidoria, un periodista em va preguntar —de manera molt directa— què n'opinava, de tot plegat. Tot i que la pregunta era previsible, la resposta fou degudament sospesada. Calia un canvi en la manera de fer.

Era del tot necessari explicar de manera clara i transparent la situació. La resposta fou contundent: estem davant d'un projecte que evidencia un greu incompliment de l'Estat espanyol envers la ciutat de Girona.



Estat de les obres el 26-07-2012.
Font: ICGC

Cal recordar que, en aquells moments, les obres del túnel i de l'estació del tren d'alta velocitat estaven en el tram final, però ningú —a excepció dels escarmentats veïns de Sant Narcís— no parlava de l'altre gran projecte que havia generat multitud de titulars: el soterrament del tren convencional i la consegüent desaparició del viaducte.

La primera reunió que vaig mantenir amb els representants d'Adif va durar escassament deu minuts. Girona havia decidit deixar de ser submissa per començar a exigir respostes i compromisos fermes. Érem conscients que anàvem tard i que la feina s'hauria hagut de fer abans, però vam començar a exigir tres qüestions clares:

1. Quan se soterraria el tren convencional.
2. Quan, com i sota quines condicions es durien a terme les obres de reposició de les zones afectades.
3. Com es compensaria els veïns i la ciutat pel retard en l'execució del projecte ferroviari.

El suport de l'Associació de Veïns del Barri de Sant Narcís, de l'Associació de Comerciants de Sant Narcís i dels veïns que van conformar la taula de seguiment de les obres fou cabdal per a la consecució dels nostres objectius.

Si volíem respostes i compromisos, calia sortir de la teranyina que significava Adif i fer que la qüestió «Girona» entrés en el debat polític. Era del tot necessari valorar l'arribada del tren d'alta velocitat, però era imprescindible evidenciar que aquest fet no esborrava els danys patits per la ciutadania. Era prioritari saber què volien fer, com ho volien fer i, en especial, quan ho farien.

El mes de desembre de 2012, per la porta del darrere vam obtenir una resposta a la primera de les qüestions. El Govern espanyol, en presentar el seu pla d'inversions fins a l'any 2020, no va incloure cap partida destinada al soterrament del tren convencional a Girona. El que era negat políticament, ara es feia evident: l'Estat espanyol incomplia el projecte i Girona no veuria l'enderrocament del viaducte.

Si bé aquest incompliment fou celebrat pels mortificats veïns afectats per les obres que fins aquell moment s'havien dut a terme, en realitat no deixava de ser una mostra clara de la manca de voluntat de complir les promeses polítiques fetes a la ciutat de Girona. Aquest fet no és intranscendent, en la mesura que ens obliga a tots a repensar fórmules urbanístiques que permetin cosir la fractura física que representa el viaducte. Assignatura pendent d'una revàlida seriosa i serena.

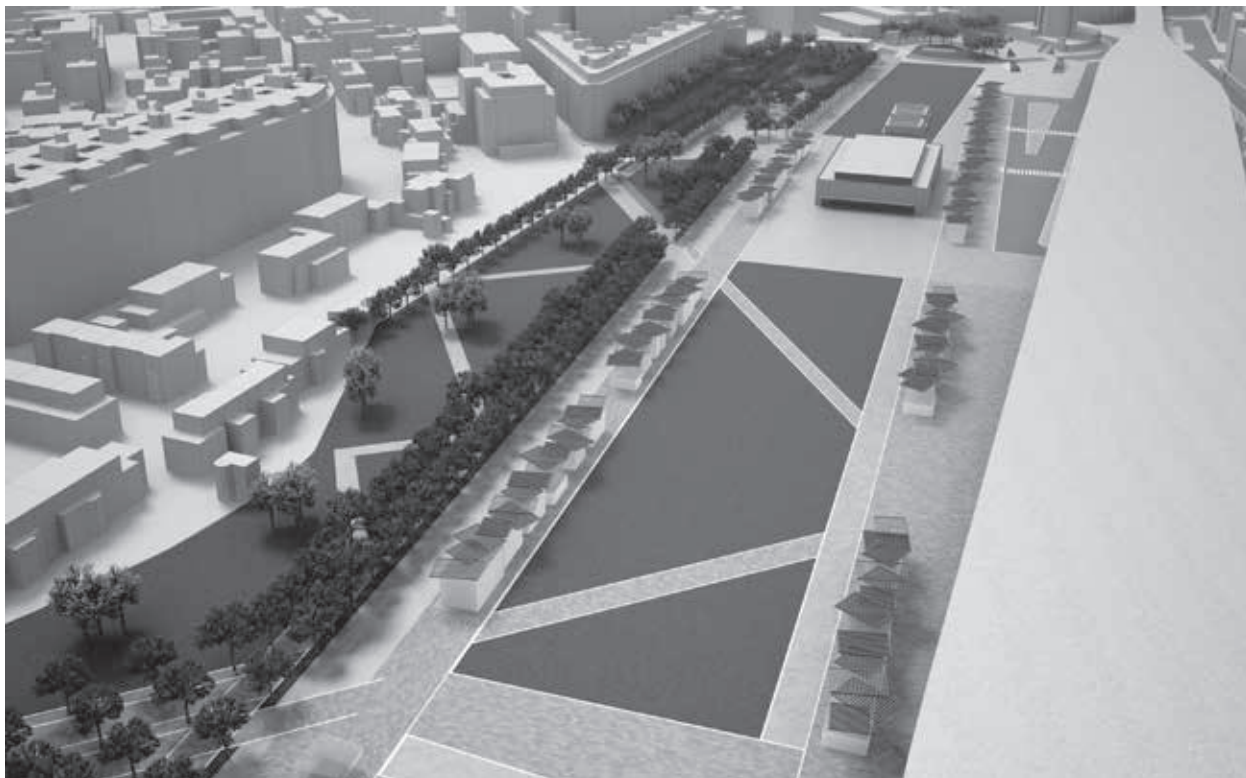
Sense poder aprofundir —en aquest article— en el detall de les reunions posteriors amb Adif, sí que les podríem definir de molt dures i amb un únic objectiu: poder ser escoltats, poder debatre els problemes existents i fer evident la necessitat de treballar conjuntament per culminar el projecte. Objectius senzills que volien construir un diàleg sincer entre les parts, tot i que sempre n'hi havia una, la mateixa, que es negava a mantenir un conversa fluida.

En aquest punt vull recalcar que el suport de l'Associació de Veïns del Barri de Sant Narcís, de l'Associació de Comerciants de Sant Narcís i dels veïns que van conformar la taula de seguiment de les obres fou cabdal per a la consecució dels nostres objectius. Cal dir, però, que el meu bateig amb els veïns no fou agradable. Recordo patir molt a la manifestació que van fer i en la qual de ben poc no surto escaldat. Cap retret. La seva situació era límit i la seva actuació, plenament justificable.

Ara potser passa desapercebut, però Sant Narcís havia quedat totalment aïllat i molts dels seus veïns tenien la tanca metàl·lica d'unes obres eternes a menys de cinquanta centímetres de l'entrada de casa seva. El barri es degradava de manera constant i l'Ajuntament no podia donar explicacions ja que no en rebia dels responsables de les obres. Tampoc no podíem exigir res. No hi havia cap conveni previ que permetés reclamar res de res.

Crec que fou la claredat en el moment d'explicar la realitat el que va motivar que veïns i Ajuntament, per primer cop, es donessin la mà per treballar conjuntament. Han estat moltes les reunions els dijous

al vespre, molta la feina feta pels tècnics de l'Ajuntament i molt el treball fosc, però efectiu, del tècnic contractat pel consistori per controlar les obres.



Davant del silenci respecte de les qüestions que quedaven per resoldre, l'Ajuntament de Girona va agafar per primera vegada la iniciativa. Ens vam negar a tenir el cap cot. Vam decidir redactar i aprovar en el ple municipal tots i cadascun dels projectes de reposició de les zones afectades. Un treball encomiable dels serveis tècnics de l'Ajuntament ens va permetre tenir redactats, a finals de l'any 2013, tots els projectes de reposició dels espais afectats. Tot i que l'Ajuntament no era responsable de la redacció ni de l'aprovació dels projectes, el ple del consistori els va aprovar i els va enviar a Adif. Aquest fet va transformar la qüestió «Girona» en un problema polític.

Imatge virtual del Parc Central.
Avantprojecte del 2013. Àrea
d'Urbanisme, Activitats, Mobilitat i Via
Pública de l'Ajuntament de Girona.

Aquest nou escenari va permetre un diàleg més profitós amb Adif. Tot i així, encara era molt complex aconseguir quelcom que era de justícia: acabar —bé i ràpidament— les obres de reposició de les zones afectades. Volíem un calendari d'obres. Per aconseguir compromisos fermes, calia que l'Estat espanyol es veiés obligat a intervenir-hi.

Arribats a aquest punt, un fet que molts atribueixen a l'atzar va fer canviar totalment la balança. La inundació de l'estació va evidenciar el que feia temps que manifestàvem: tot i que el tren circulava,

Avui podem dir que les obres acabaran, que la ferida deixarà d'estar oberta, però no podem negar que la cicatriu perdurarà.

en realitat les obres no estaven acabades i no reunien les mínimes condicions de seguretat. Voldria recordar que l'aigua va accedir a l'estació pel mateix forat pel qual va accedir la tuneladora per fer el túnel. S'havien oblidat de tapar-lo. Aquest episodi va permetre que el Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat posés a l'agenda de les reunions la qüestió «Girona», i els informes emesos pels bombers de la Generalitat a Girona van fer de la qüestió una prioritat.

Tot i la negació política del que era evident, la segona inundació va fer pujar el colors a molta gent i va fer bona la frase «Adif menteix més que inunda». L'Estat espanyol tenia un problema polític greu a Girona.

Avui podem dir que les obres acabaran, que la ferida deixarà d'estar oberta, però no podem negar que la cicatriu perdurarà. Quan les obres de reposició acabin, començarà un altre desafiament amb Adif: definir els espais ferroviaris, parlar del futur del viaducte soterrat, de l'aparcament construït, dels horaris dels trens... Moltes qüestions que, de ben segur, si s'haguessin tractat abans, si s'haguessin establert en conveni en el moment oportú, avui no ens haurien obligat a esmerçar esforços per evitar un nou conflicte. Espero que l'experiència hagi aplanat el camí i permeti enfocar aquests nous reptes d'una manera diferent.



Reobertura d'una part del Parc Central (22-12-2017). Fotografies de Josep M. Arjona i Borrego.

El Parc Central de Girona: un recorregut de via llarga

Josep M. Arjona i Borrego

Arquitecte tècnic. Enginyer d'edificació

Màster en gestió del patrimoni cultural en l'àmbit local

L'arribada del tren d'alta velocitat (TAV) a Girona, el 8 de gener de 2013, havia de ser la culminació d'un nou sistema ferroviari que connectés la ciutat amb Barcelona i Madrid de forma ràpida i econòmica, a l'espera de la connexió amb França. El fet de triar la zona del Parc Central per ubicar la nova estació es va decidir cap a l'any 2002, quan s'estudià el pas del tren pel centre de la ciutat, en detriment de les primeres propostes, entre els anys 1993 i 1998, les quals preveïen aixecar una variant als afores de Girona per aprofitar el traçat de l'autopista, fent un bypass que connectés el tren amb el centre.

Tot i que els primers estudis s'inicien a principis dels anys noranta, com per exemple l'estudi d'impacte ambiental del 1993, la tramitació s'allarga en excés i no és fins al 18 d'agost de 2008, amb l'inici d'unes obres «eternes», que es posa fi a la vida d'un parc que sempre va estar íntimament lligat al sistema ferroviari de la ciutat i que va trigar molts anys a veure la llum. Les obres del TAV, que en principi havien de tenir una durada d'entre trenta i trenta-sis mesos, cent deu mesos (més de nou anys) després encara no s'han acabat.

Pinzellades «prehistòriques» del Parc

La unió entre Barcelona i Mataró l'any 1848 mitjançant la primera línia fèrria de Catalunya —i d'Espanya— va suposar un gran avenç en les comunicacions que no es va traslladar a Girona fins a l'any 1862 amb la creació de la Companyia de Camins de Ferro de Barcelona a Girona, tal com es comenta al llibre *Trens i estacions de la Generalitat de Catalunya*:

Les obres del TAV, que en principi havien de tenir una durada d'entre trenta i trenta-sis mesos, cent deu mesos (més de nou anys) després encara no s'han acabat.

La ciutat de Girona disposà del ferrocarril des del 3 de març de 1862 i, un cop obtinguda la concessió per a prolongar la línia fins a Figueres (1 d'agost de 1863) i a la frontera francesa (10 de maig de 1864), la Companyia dels Camins del Ferro de Barcelona a Girona passà a denominar-se Companyia dels Camins de Ferro de Barcelona a França per Figueres.¹

L'arribada del tren a Girona fa que aquesta companyia canviï de nom i demani la concessió per fer l'enllaç fins a la frontera, però fruit d'una forta crisi econòmica i del desinterès oficial, cosa que avui a molts gironins ens sona molt, no va ser fins a l'any 1878 que Catalunya es va connectar amb França.

Aquesta connexió internacional va quedar reflectida al diari *La Lucha: órgano del partido liberal de la provincia de Gerona*, on el 25 de gener de 1878 es deia:

La fiesta internacional celebrada el Domingo último con motivo de la inauguración oficial del ferrocarril de Tarragona a Barcelona y Francia, es un acontecimiento tan fausto y de tal importancia para Cataluña, que su solo anuncio fue saludado por el pueblo catalán con viva emoción y espontáneo entusiasmo.²

L'esperada arribada del ferrocarril a Girona el 1862 va ser festejada per tothom. A més, aquest fet va ajudar a canviar el caràcter auster i petri de la ciutat i de la seva gent. Hom pensa que la ciutat encara mantenia el seu caràcter de plaça forta però que, realment, volia començar a sortir fora de les seves muralles.

La construcció de l'estació va ocupar alguns espais als afores, espais que el sistema de defensa i les seves disposicions havien mantingut lliures d'edificacions, tal com ens diuen Miquel Torns i Pau Lanao al llibre *El tren i Girona*, que va editar el diari *El Punt Avui* per les festes de Sant Narcís de 2013:

El ferrocarril va canviar la fesomia de l'erm on s'havia aixecat l'estació, i allà, entre indústries i magatzems de fusta, vins o

Pont del ferrocarril (1889). Centre de Recerca i Difusió de la Imatge de l'Ajuntament de Girona (CRDI). Fotografia d'Amis Unal Alà.



¹ «Trens i estacions», exposició al Born i a l'estació de França del 31 de gener a l'1 de març de 1981, Generalitat de Catalunya, Ajuntament de Barcelona.

² *La Lucha*, Girona, 25-1-1878.

qualsevol altra mercaderia, va néixer un barri que primer es va conèixer com del Carril, més tard com de l'Havana Petita, un espai ple d'activitat econòmica i social on es van viure grans dies de rebudes i celebracions.³

Efectivament, l'estació i tot el seu sistema de vies es van establir fora de les muralles de la ciutat, en terrenys d'hortes on es va començar a definir una nova trama urbana que s'estenia per una part molt gran de la ciutat. Si fem un recorregut ràpid pel traçat ferroviari, amb l'estació quedava encaixat entre els carrers d'Álvarez de Castro i de Ferran Agulló, amb una part del carrer de Ferran Puig i l'inici de l'avinguda de Santa Eugènia, i s'allargava en paral·lel per la carretera de Barcelona des de la plaça del Marquès de Camps i la del Carril, avui dia coneguda com del Poeta Marquina.



Panoràmica de l'entrada sud de Girona amb tot el sistema ferroviari (1900-1910). A mà dreta, la carretera de Barcelona. CRDI. Autor desconegut.

La trama urbana va créixer al voltant de l'estació amb el sorgiment de nous magatzems que acollien els productes típics de l'època, com ara vins, carbons, fustes, agències de transport i materials



Antigues vies de Girona (1910-1918). CRDI. Fotografia d'Àngel Toldrà Viazo. A la part esquerra es veu l'estació d'Olot i la casa de La Punxa en construcció (edifici blanc).

³. «El tren i Girona, Sant Narcís Fires de Girona». *El Punt Avui*, 2013.

de construcció, els quals se situaven prop d'aquell nou sistema de transport. És evident que, fruit d'aquesta implantació, també van aparèixer altres indústries en voga en aquells temps, com les empreses dels Cafès Cornellà, la Farinera Montserrat o la Farinera Teixidor, part de la qual, la casa de La Punxa, avui és la seu del Col·legi d'Aparelladors, Arquitectes Tècnics i Enginyers d'Edificació de Girona.

És amb la connexió amb França que la ciutat, transformada en un punt d'arribada i sortida de passatgers, adopta un tarannà més cosmopolita, caràcter que vol expandir a la resta de la regió amb l'aparició dels anomenats trens petits (carrilets), els quals la connectaven amb la resta de poblacions del seu entorn més immediat.

Així, tenim el tramvia del Baix Empordà amb estació a Pedret, que es va inaugurar el 23 de març de 1887 i que també va arribar fins a Banyoles. El va construir i explotar la companyia Sociedad Anónima de Ferrocarriles Económicos de Cataluña, que, tot i el nom, era belga. Va funcionar sota el nom de Tramvies del Baix Empordà, però a partir de 1922 va anar canviant de mans fins que l'any 1942 va passar definitivament a ser de l'Estat espanyol, el qual el continuà sota el nou nom de Ferrocarril de Flaçá a Palamós, Gerona y Bañolas. El mateix Estat cessà de donar el servei el mes de desembre de 1955, tot i que la data final de la clausura va ser l'1 de març de 1956. Segons amb qui es parla, l'anomena *Tramvia del Baix Empordà*, *Tren petit* o *Tren pinxo de Banyoles*.

La línia que es va construir tot seguit va ser la de Sant Feliu de Guíxols a Girona, inaugurada el 29 de juny de 1892. El va fer realitat la Companyia del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona, la qual n'havia aconseguit la concessió l'any 1889. Es va mantenir en funcionament fins que l'any 1969, ja en mans de l'Estat espanyol a través de Ferrocarriles Españoles de Via Estrecha (FEVE), es va clausurar.

Estació del tren de Palamós a Pedret (1950-1969). CRDI. Fotografia atribuïda a Salvador Crescenti Miró.

Olot & Gerona Railway (vies del tren d'Olot), fotografia de Frank Stamford de 31 de juliol de 1968.



La darrera a veure la llum va ser la línia del ferrocarril d'Olot a Girona, coneguda popularment com «la del tren d'Olot» o, simplement, **el Carrilet**, malgrat que va ser la primera concessió de les comarques gironines: s'havia atorgat el 6 de maig de 1882. Aquesta línia va trigar molt a néixer, tal com comenta el servei documental de l'Ajuntament de Girona:

L'obra de construcció del carrilet Olot-Girona va ser lenta i problemàtica. El 1883 Domènec Puigoriol va obtenir la concessió definitiva per a la construcció del tren. Després de diverses pròrrogues la va transferir a una companyia anglesa: The Olot and Gerona Railway Company Limited, que el 1891 va donar un nou impuls a les obres iniciades. Tot i els conflictes d'aquesta companyia amb el constructor, Gerard Rodés, es van anar inaugurant trams de via. Posteriorment, la companyia Ferrocarril Económico de Olot a Gerona es feu càrrec del projecte. El primer tram fou inaugurat el 13 de novembre de 1895. La constitució de la Compañía de Ferrocarril de Olot a Gerona el 1909 va donar una nova empenta a les obres; però, finalment, va cedir l'acabament del projecte a la Sociedad de Fomentos de Obras y Construcciones. Finalment, el 14 de novembre de 1911 s'inaugurà la línia completa fins a Olot. Un comitè obrer es va fer càrrec de l'explotació després del juliol de 1936 i a l'agost la Generalitat va intervenir l'empresa. Al final de la guerra civil espanyola, amb la retirada dels republicans, la línia ferroviària va patir els efectes de les bombes. El 1940 el trajecte es va reconstruir.⁴

El 1963 es va lliurar l'explotació del Carrilet a FEVE, organisme que el va tancar l'any 1969 juntament amb la línia de Sant Feliu de Guíxols.



Vista de l'expansió de la ciutat al voltant de l'estació (1966). CRDI. Fotografia de Josep Buil Mayral.

⁴ Fons FEVE / Ferrocarril Olot – Girona, Servei de Gestió Documental, Arxius i Publicacions de l'Ajuntament de Girona, 2005 (revisat el 2009).

...després de diversos estudis rebutjats pel seu elevat cost, a proposta de l'enginyer municipal Alfons M. Thió de Pol es va decidir construir el viaducte, una obra faraònica per l'època que va tenir un cost final de 500 milions de pessetes (uns tres milions d'euros).

La posada en marxa de totes aquestes línies va suposar la creació d'un espai immens al voltant de l'estació que, a la llarga, també va facilitar la redefinició d'una complexa trama de carrers al voltant de l'estació, els quals tenien el punt de partida en l'actual plaça del Poeta Marquina i carretera de Barcelona avall. L'expansió de la ciutat cap a la carretera de Santa Eugènia i el barri de Sant Narcís va deixar al mig totes les línies ferroviàries de la ciutat, espai que més endavant, amb la seva recuperació, va ser l'embrió de l'actual Parc Central.

La recuperació d'espais per al primer parc

Poc després de la supressió dels trens petits, fruit dels canvis en la mobilitat de la ciutat, en especial per l'augment del parc automobilístic i l'increment de l'activitat turística, es va decidir eliminar les barreres que limitaven el creixement urbanístic de Girona. S'ha de recordar que a la munió de vies que ocupaven tota la zona central del nou eixample s'havien de sumar els terraplenats i els nombrosos passos a nivell que permetien la circulació dels trens. Així, en aquell temps travessar Girona en automòbil era tota una odissea per culpa dels passos a nivell, que generaven innumerales cues. A l'estiu, a la zona sud de la ciutat, les cues de vehicles havien arribat quasi a la cruïlla de Caldes de Malavella, segons alguns testimonis, i en els passos a nivell de la carretera de Santa Coloma i de Santa Eugènia es podien generar retencions de fins a dos quilòmetres, que formaven una barrera física important inclús per als vianants.

És per això que l'any 1970, després de diversos estudis rebutjats pel seu elevat cost, a proposta de l'enginyer municipal Alfons M. Thió de Pol es va decidir construir el viaducte, una obra faraònica per l'època que va tenir un cost final de 500 milions de pessetes (uns tres milions d'euros). Podem considerar que l'obra va començar el maig de 1970, en fer-se els primers estudis i cales del nou traçat, tal com explicava Josep Víctor Gay en els titulars d'una notícia del diari *Los Sitios* del dia 17 d'aquell mateix mes:

*Se trabaja en el nuevo trazado urbano del ferrocarril, en nuestra ciudad – Dentro de tres años y con una inversión de 400 millones, se habrá culminado esta obra. Liberación de 70 mil metros cuadrados edificables, aparcamiento para 1.200 vehículos y apertura de nuevas calles.*⁵

Després de parlar-ne amb el tinent d'alcalde, Santiago Pérez Rodeja, Thió va preparar un avantprojecte molt detallat en el qual van col·laborar l'arquitecte Masgrau i l'aparellador Lluís Sánchez. El van presentar al director general de Transports, Santiago de Cruylles. Després d'una hora i mitja de reunió, Cruylles es va aixecar i va dir al seu secretari: «Al llegar a Madrid, encargue el anteproyecto». Des d'aleshores tot va anar sobre rodes. Tothom es prenia el projecte amb gran il·lusió, potser perquè seria el viaducte més llarg d'Espanya.⁶

⁵. VÍCTOR GAY, Josep. «Se trabaja en el nuevo trazado urbano del ferrocarril, en nuestra Ciudad». *Los Sitios*, 17-5-1970.

⁶. «Del Tren Vertebrado a la nova estació», exposició del 150è aniversari de l'arribada del ferrocarril, a la Casa de Cultura del 3 al 30 de març de 2012, Servei de Gestió Documental, Arxius i Publicacions de l'Ajuntament de Girona.



Evolució de les obres del viaducte (1972). CRDI. Fotografia de Jufer F. Morente.

Segons les dades tècniques del projecte, el viaducte tindria una plataforma de 2.386 metres de llargada, sustentada per pilastres de formigó armat separades cada 20,6 metres, a una alçada de 5,10 metres.



Vista aèria de l'evolució de les obres del viaducte (1973). CRDI. Fotografia de Narcís Sans Prat.

Les obres són continuades en tot l'espai del nou viaducte fins que el 5 de juliol de 1973 el ministre d'obres públiques, Gonzalo Fernández de la Mora, l'inaugura juntament amb la nova estació, en els terrenys que ocupava l'antiga terminal del tren de Sant Feliu de Guíxols situada davant del carrer de Lorenzana, de tal manera que es va desplaçar

Construcció del viaducte i estació vella (1973). CRDI. Fotografia de Narcís Sans Prat.

Obres de la futura plaça d'Espanya (1973). CRDI. Fotografia d'autor desconegut.

uns cent metres de la seva situació inicial. Les hemeroteques recorden que l'alliberació va suposar l'eliminació dels antics terraplenats, passos a nivell i vies fins a considerar que la nova infraestructura havia d'ajudar a transformar, en positiu, la ciutat. Així, l'ajuntament de l'època volia convertir el carrer de Bonastruc de Porta en una avinguda d'uns trenta metres d'ample, i també es volia aprofitar l'esplanada de darrere de les antigues vies, sota el viaducte, per construir una nova terminal d'autobusos que permetés allunyar les línies regulars del centre urbà i alleugerir, així, el trànsit rodat. A més, amb la desaparició del tren de Sant Feliu es volia obrir totalment el carrer d'Emili Grahit.



Malgrat la inauguració del dia 5, el funcionament del viaducte i la nova estació no va ser efectiu fins al dissabte dia 7, tal com s'informava al diari Los Sitios del mateix dia:

Se pone en conocimiento del público que a partir de las 13 horas de mañana sábado, día 7, comenzará a prestar Servicio de viajeros y equipajes, la nueva estación de Gerona, situada en los terrenos de la actual, frente a la calle Lorenzana. El servicio de mercancías en general pasa a efectuarse en la nueva estación de mercancías, ubicada en las proximidades de la que ahora se pone en servicio de viajeros, pero ya en el término municipal de Fornells de la Selva. En el mismo día y hora dejará de realizarse toda clase de servicios en la actual estación.⁷

Una vegada enderrocada la vella estació, i amb la desaparició de totes les vies i estacions dels carrilets (llevat la de l'estació d'Olot), la ciutat es va trobar amb importants extensions de terreny que el municipi podria aprofitar després de negociar amb Renfe i d'haver comprat els terrenys. Explicava aquestes maratonianes negociacions Pau Lanao a l'article «La cruel modernitat», publicat a *El Punt Avui* el 10 d'octubre de 2013:

Girona, el 22 de juliol de 1982 havia signat el compromís de compra de l'Ajuntament dels 113.000 metres quadrats dels terrenys pertanyents a la Renfe compresos entre la plaça Marquès de Camps i el pas a nivell de la carretera de Santa Coloma, a l'altura del carrer de Sant Miquel. Ho va fer per un preu de 235

⁷ Los Sitios, 7-7-1973.

milions de pessetes (1,4 milions d'euros) i va retardar fins al 3 de febrer del 1984 la decisió de començar les negociacions pels solars de FEVE situats al seu terme municipal.

La redacció de dos plans especials, el de Renfe I i el de Renfe II, es van aprovar amb la previsió que la meitat del terreny fos destinada a la construcció d'habitatges i l'altra meitat, a equipaments –el parvulari de l'escola Cassià Costal, construïda al lloc on la Renfe havia tingut el dipòsit de màquines de vapor, un centre comercial, Hiper-cor i un hotel, l'actual Melià.⁸

Pas a nivell de Bonastruc de Porta i ronda Ferran Puig (1969). CRDI. Fotografia de Narcís Sans Prat.

Terrenys alliberats vistos des del viaducte (1975). CRDI. Fotografia d'autor desconegut.



Anys 80, el naixement del Parc Central

Les primeres actuacions van ser obrir el carrer d'Emili Grahit i també el passeig d'Olot, els quals havien estat hipotecats pel pas dels trens de via estreta. Una vegada connectats, es van transformar en una de les artèries principals de la mobilitat a la ciutat i van fer realitat el pla de comunicacions del Pla general de 1955.

Carrer de Josep M. Gironella (1980). CRDI. Fotografia d'autor desconegut.

Plaça d'Europa i carrer de Josep M. Gironella (1982). CRDI. Fotografia de Josep Parés.



De fet, els primers cinc anys de la dècada dels anys vuitanta, els dos carrers van quedar connectats des de la plaça dels Països Catalans fins al riu Güell, a l'alçada del pont del Dimoni. En el mateix període de temps també es va urbanitzar tota la zona paral·lela al viaducte amb la construcció del carrer de Josep M. Gironella i la plaça

⁸ LANAQ, Pau. «La cruel modernitat». *El Punt Avui*, 23-10-2013.

Maqueta del Parc Central (1980-1985). CRDI. Serveis tècnics municipals.

d'Europa, que van quedar connectats amb la carretera de Santa Eugènia mitjançant el carrer de Rafael Masó, el qual travessava els nous terrenys per la part central.



Perspectiva de la plaça d'Europa (1983). CRDI. Serveis tècnics municipals.

Construcció de la plaça d'Europa (1983). CRDI. El Punt. Fotografia de Dani Duch.

Tots aquests canvis i carrers nous es van fer d'acord amb un projecte d'urbanització, el qual establia les directrius d'un nou parc que havia d'ocupar tots els terrenys alliberats de l'antic sistema ferroviari. El projecte es va desenvolupar per etapes. Primer es va executar el més urgent: l'estació d'autobusos, al darrere de la nova estació del tren, i la plaça d'Europa, que, com ja s'ha comentat, permetria fer un eix est-oest que connectés transversalment l'eixample de la ciutat des del carrer d'Oviedo fins a la carretera de Santa Eugènia. És evident que els primers passos van ser la urbanització de tots els carrers nous esmentats.



El pas següent, una vegada urbanitzats tots els accessos, va ser l'estació d'autobusos, el projecte de la qual es va aprovar a inicis de l'any 1983, tal com s'informava a la revista Presència el 2 de gener de 1983:

Els terrenys que ocupava l'antiga estació de Renfe han estat anys i panys abandonats fins aquest, que pot considerar-se l'any dels terrenys de Renfe. Han estat netejats i explanats perquè serveixin d'aparcament, s'han començat a usar —per un

circ, per als focs...— i s'han concretat els projectes urbanístics que els afecten, centrats en la construcció d'una estació d'autobusos, l'ampliació de l'escola Cassià Costal amb un parvulari i la construcció d'alguns blocs de pisos. No s'ha resolt, en canvi, la recuperació dels terrenys de la vella estació del tren d'Olot.⁹



Després de quasi un any de treballs, el 16 de novembre de 1984 el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Francesc Xavier Bigatà i Ribé, inaugura l'estació d'autobusos de Girona, la qual havia de facilitar la mobilitat concentrant totes les companyies de transport de viatgers per carretera en un sol punt de la ciutat. Situada a la part posterior de l'estació, a l'espai entre el viaducte i la vella estació d'Olot, va ocupar bona part dels terrenys alliberats de les vies, hipotecant part de l'espai lliure recuperat.

Construcció de l'estació d'autobusos (1984). CRDI. *Diari de Girona*.

Col·locació de l'escultura d'Andreu Alfaro a la plaça d'Europa (1984). CRDI. *El Punt*. Fotografia de Dani Duch Dausà.

Malgrat ser de nova construcció, i molt esperada, no va restar de rebre crítiques, tal com deia Pau Lanao el dia de la inauguració al diari *El Punt*:

Blanca, asèptica, ordenada, mal acabada, però sense màcula, la nova estació d'autobusos s'aixeca als antics terrenys de la Renfe adossada a les instal·lacions del tren de França. És com una verge gitana a punt de patir l'himeneu, poruga de les matrones que, armades amb cotó i saviesa de segles, la faran dona. És un espai de ferro, marbre, mosaic i vidre, de bancs metàl·lics, antiestètics, funcionals, bovedada amb arcs de canó, sense bar, i amb taquilles per vendre bitllets i andanes per agafar l'autobús de línia.¹⁰

Anys després, amb la seva desaparició per les obres del TAV a Girona, molta gent la va trobar a faltar.

Podem dir que, amb aquestes darreres obres, es va fer un parèntesi d'uns cinc anys a la zona. Bona part de l'espai lliure va restar sense urbanitzar ni aprofitar, amb la qual cosa els veïns van denunciar la poca cura i la deixadesa dels terrenys, ja que van patir més d'una plaça de rates a causa de l'abandonament.

⁹ «Terrenys de la Renfe». *Presència*, 2-1-1983, pàgina 5.

¹⁰ LANAJO, Pau. *El Punt Avui*, 16-11-1984.

Vista aèria del Parc Central (1986). Es veuen els terrenys del carrilet d'Olot sense urbanitzar. CRDI. Diari de Girona. Fotografia de Dani Duch Dausà.



Parc Central (1986). CRDI. *El Punt*. Fotografia de Lluís Vilardell.

Estació d'Olot i Parc Central abans de la rehabilitació (1989). CRDI. Fotografia de Jordi S. Carrera.

Va ser al juliol de l'any 1988, al darrer ple abans de l'estiu, que es van posar les bases per reprendre la urbanització final del sector. En aquest ple s'aprovaren sis projectes que es presentaven a aprovació per la Comissió Informativa de Planificació i Programació de la Ciutat i Gestió Urbanística. Van ser aprovades de cop les urbanitzacions del sector Parc Central i del Mas Barril-II, i els plans especials de Cornellà, d'equipaments de la ciutat i d'equipaments del sector de la Quintana de Baix. Només va restar per aprovar el projecte de la urbanització residencial Güell, el qual va quedar damunt la taula perquè es va considerar que la documentació amb què s'acompanyava estava incompleta.

Prèviament ja ho havia anunciat *La Vanguardia* a l'edició del 12 de juliol del mateix any:

El Parque Central forma parte de la zona a recuperar en los antiguos terrenos de Renfe y Feve. El objetivo es convertir esta

zona en un autèntic pulmón de la ciudad, ya que enlaza el núcleo conocido popularmente por «la pequeña Habana» con los barrios de Santa Eugenia y San Narciso. Se trata de terrenos que ocuparon las estaciones del tren de Sant Feliu de Guíxols, desaparecido hace casi 20 años, y parte de los terrenos de Renfe, que quedaron liberados con la entrada en Servicio del elevado ferroviario y la desaparición de los talleres, depósitos de locomotoras y estación de mercancías. El nuevo parque se situará en la estación de autobuses, junto a la nueva plaza de Europa. La intención es que el nombre de Central no se deba sólo a su emplazamiento sino también en referencia al popular parque norteamericano. Será un espacio para el ocio, con posibilidades de albergar numerosas actividades lúdicas de forma temporal, con el fin de evitar la reducción del espacio libre en una de las zonas de mayor actividad y concentración urbana. Al mismo tiempo que se realiza una mejora urbanística se recuperará un área que actualmente no es más que un descampado abandonado y sin luz.¹¹

Encara que l'aprovació del parc va ser a mitjans de l'any 1988, s'hagué d'esperar fins al setembre de 1989 per veure l'inici de les obres d'urbanització, seguint les directrius del projecte redactat pels arquitectes Juli Esteban, Antoni Font i Jon M. Montero.



Segons els projectistes, l'ocupació de les antigues vies va obligar a fer un estudi de formes que fessin que aquesta barrera urbana es transformés en un espai més amable. La idea general del projecte era acceptar i reconèixer la forma de l'emplaçament i organitzar un espai de caràcter longitudinal amb dos centres d'activitat als extrems, que anomenaven portes del parc, com eren l'estació d'Olot rehabilitada a la zona nord i un mur de pedra a la plaça d'Europa. Tot conjugat amb dos elements lineals i paral·lels, com el passeig i la barrera d'arbres, que organitzessin el conjunt del parc i el dividissin en dues grans àrees: una gran superfície de sauló i una altra de bosc.

Les obres van avançar a bon ritme i per Fires de l'any 1990 ja es va poder veure el resultat final, a falta de petits detalls d'acabat. De fet,

Urbanització del Parc Central (1990). CRDI. Diari de Girona.

Urbanització del Parc Central (1990). CRDI. Diari de Girona. Fotografia de Joan Segur.

¹¹ ONYAR, Narcís. «El Ayuntamiento de Girona construirá tres parques urbanos en zonas abandonadas». *La Vanguardia*, 12-7-1988.

dies abans, el 21 d'octubre, Joan Ribas informava a *El Punt Diari* que les obres ja eren a la recta final, però que no hi hauria inauguració:

Una de les novetats esperades serà la inauguració del Parc Central. Però l'alcalde diu que no n'hi haurà, d'inauguració. Res de tallar la cinta, que això tindria aires megalòmans. No i no. Serà el poble qui, fent-se'l seu, inaugurarà el Parc Central. La seva passejada informal, aquell camí que no té un termini conegut, la ronda d'amics a l'entorn dels parterres que tot just comencen a arrelar, servirà per inaugurar el parc.¹²

En el mateix article no s'estava, però, d'afegir cinc aspectes puntuals del parc amb els quals la gent no era gaire entusiasta, com ara no haver eliminat de la part central el carrer de Rafael Masó, haver fet camins sense continuïtat que anaven a tocar la part del darrere de cases del veïnat, la manca de jocs infantils, considerar el palmerar al voltant de l'estació d'Olot com a excessiu, etc.

Palmerar del Parc Central (1991).
CRDI. Fotografia de Josep M. Oliveras
Puig.



No obstant això, l'any 1991 el parc ja era una realitat que —amb la connexió amb el carrer de la Creu, la construcció d'una gasolinera i una pista de monopatis (força criticats al principi) i la concessió d'un bar a l'extrem de la plaça d'Europa— es va guanyar el cor de tots els gironins, en especial els del barri de Sant Narcís, tal com pronosticava l'alcalde Joaquim Nadal i Farreras el 28 d'octubre de 1990 al *Diari de Girona*:

Els detestables darreres de l'estació d'ara fa uns anys s'hauran convertit en una bona credencial per la ciutat. Qui arribi pel Parc Central i vulgui prendre el pols a la ciutat sabrà escoltar atentament els batecs de felicitat per un entorn recuperat. Els gironins d'ara el poden començar a gaudir, els del futur el veuran créixer. Quan els arbres siguin centenaris explicaran una bella i trista història: l'acabament d'un tren, el naixement d'un parc.¹³

¹² RIBAS, Joan. «El Parc Central de Girona». *El Punt Avui*, 21-10-1990.

¹³ FARRERAS NADAL, Joaquim. «El Parc Central: retrobar el pols de la ciutat». *Diari de Girona*, 28-10-1990.

El desig de l'alcalde es va complir per poc temps, ja que l'arribada del tren d'alta velocitat a Girona va suposar la desaparició i pèrdua del parc, el qual va tornar a ser manllevat a la ciutat amb només disset anys de vida. Un *déjà-vu* d'anys passats: el sistema ferroviari tornava a hipotecar una part molt important del centre urbà.



Vista general del Parc Central (1993).
CRDI. Fotografia de Jordi S. Carrera.

L'arribada del TAV: la pèrdua i el record del Parc

Tot va canviar quan, ara fa uns cinc anys, el gener de 2013, l'alta velocitat va arribar al centre de Girona. Però encara feia més temps que tot havia canviat: l'agost de 2008 s'havien iniciat les obres per fer-lo arribar. Tot i que Adif havia establert un termini d'execució d'entre trenta i trenta-sis mesos (tres anys), *casualment* el mateix termini que el viaducte del 1970, en el moment de fer aquest article, és a dir cent deu mesos després, les obres encara no s'han enllestit.

Tot va canviar quan, ara fa uns cinc anys, el gener de 2013, l'alta velocitat va arribar al centre de Girona.

Això demostra que falta acabar una part primordial de les obres: el retorn del Parc Central a la ciutat, sobretot al barri de Sant Narcís, on fa ja més de nou anys que els veïns conviuen sense arbres, sense passejos i sense jocs, els quals d'un dia per l'altre es van convertir en màquines, sorra, ciment i pols, molta pols.

Per a la majoria l'inici de tot va ser l'any 1998, però consultant les hemeroteques ens podem remuntar a vuit anys abans, quan el president de la Generalitat, Jordi Pujol, en una visita a diverses empreses de les nostres contrades, va afirmar que ja s'havia definit el traçat fins a la frontera francesa. Aquesta afirmació va quedar reflectida al Diari de Girona del 28 d'octubre de 1990, també *casualment* quan s'inaugurava el Parc Central:

Jordi Pujol també va fer referència, durant la seva estada a Flaçà, de la situació actual del projecte del Tren d'Alta Velocitat (TAV) entre la Jonquera i Barcelona. Pujol va afirmar que la Generalitat ja ha decidit el traçat que seguirà la via del TAV i que té feta la reserva del sòl per on ha de passar, i indicà que aquest traçat només està pendent de l'aprovació per part de l'Administració central.¹⁴

Pocs recorden que els tràmits ja s'havien iniciat anys abans amb els avantprojectes i primers estudis d'impacte ambiental per part de l'Administració estatal, que els havia tramès als municipis afectats per al seu estudi. És el cas de l'Ajuntament de Girona, el qual va rebre una còpia del primer estudi ambiental el setembre de 1993.

Portada de la memòria del resum d'impacte ambiental del TAV. Àrea d'Urbanisme, Activitats, Mobilitat i Via Pública de l'Ajuntament de Girona.



Seria molt llarg fer el detall de la cronologia de tot el procés, atès que l'embrió va ser la declaració prioritària de la línia d'alta velocitat (LAV) Madrid-Saragossa-Barcelona-frontera francesa a la reunió del Consell de Ministres del 9 de desembre de 1988. Aquest procés,

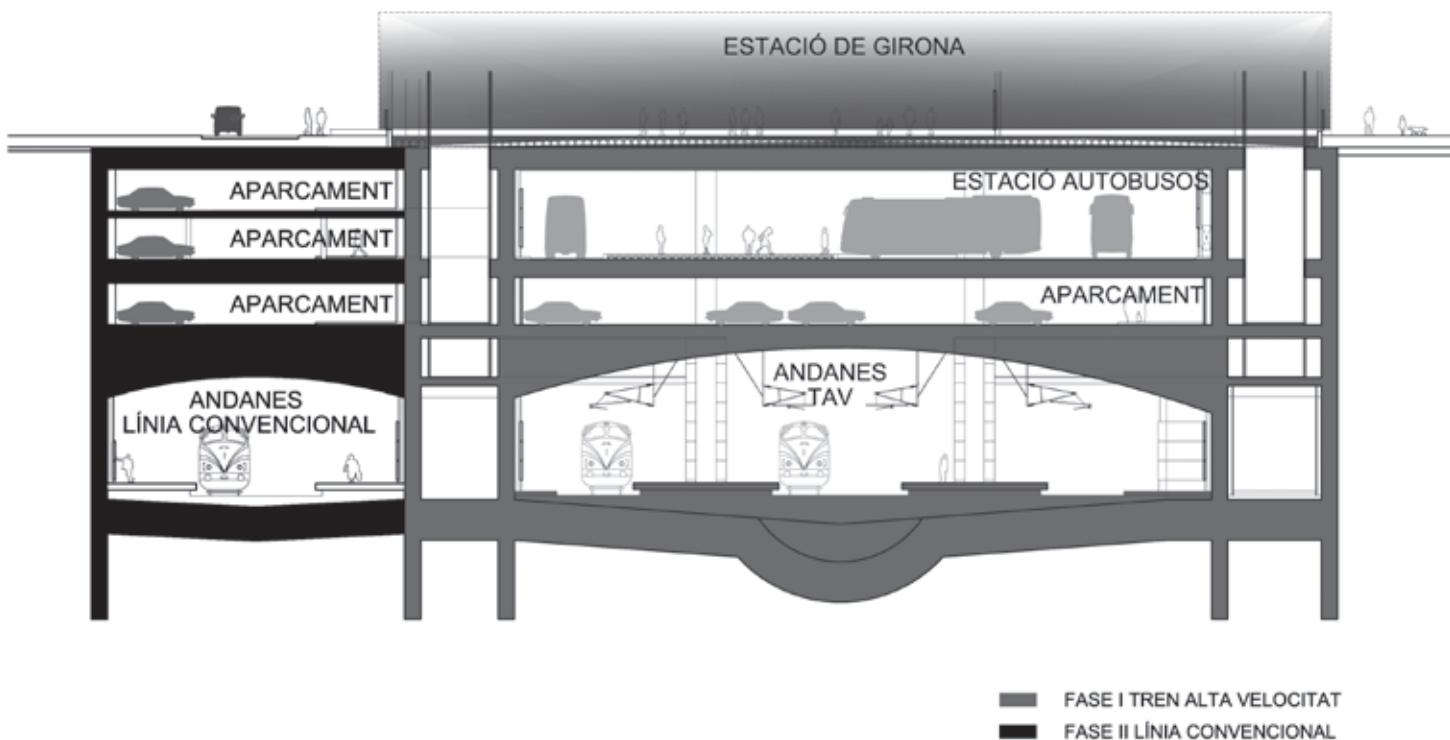
¹⁴ PETIT, Alfons. «Pujol advoca per la cogeneració de l'energia per afavorir la competitivitat industrial». *Diari de Girona*, 28-10-1990.

quasi trenta anys més tard, a la ciutat de Girona, encara no s'ha enllestit.

A mode resum podem dir que, després de nombrosos estudis informatius, plans del consistori per fer al·legacions, contramodificacions, nous informes i estudis ambientals, s'arriba a l'any 2004, que és quan s'adjudica la redacció del projecte, el 23 de juny, a la Unió Temporal d'Empreses (UTE) Girave, formada per les empreses Iberinsa i Aepo.

Malgrat tot, el 2006 l'Ajuntament de Girona encara fa noves al·legacions, que són recollides en part. No és fins al 2007 que es redacten i aproven els projectes dels trams de la línia que discorren pel terme municipal de Girona. Adif pren com a referència la proposta de l'alternativa 2, en la qual es van determinar dues fases que s'executarien sense solució de continuïtat. La primera fase es va identificar amb el projecte que defineix el pas del tren d'alta velocitat englobat en el Pla director d'infraestructures, i una segona fase, que discorria íntegrament dins del municipi de Girona, on s'executava el soterrament de la línia convencional, el qual ja ha quedat totalment descartat.

Secció de l'estació definitiva del projecte. De color més fosc, la part d'obra que no s'ha fet. Àrea d'Urbanisme, Activitats, Mobilitat i Via Pública de l'Ajuntament de Girona.



Per facilitar la redacció del projectes i les fases d'obra, a causa de la seva complexitat Adif va determinar que el projecte ferroviari es dividís de la manera següent:

Primera fase. Línia d'alta velocitat o ample UIC (en francès, Union Internationale des Chemins de fer)

- Projecte de construcció de la LAV Madrid-Saragossa-Barcelona-frontera francesa. Tram: Riudellots - c. Joan Torró
- Projecte de construcció de la LAV Madrid-Saragossa-Barcelona-frontera francesa. Tram: c. Joan Torró - Rotonda Mas Gri
- Projecte de construcció de la LAV Madrid-Saragossa-Barcelona-frontera francesa. Tram: túnels urbans i estació de Girona fase 1 (tram en tuneladora)
- Projecte de construcció de la LAV Madrid-Saragossa-Barcelona-frontera francesa. Tram: Sarrià de Ter - Sant Julià de Ramis

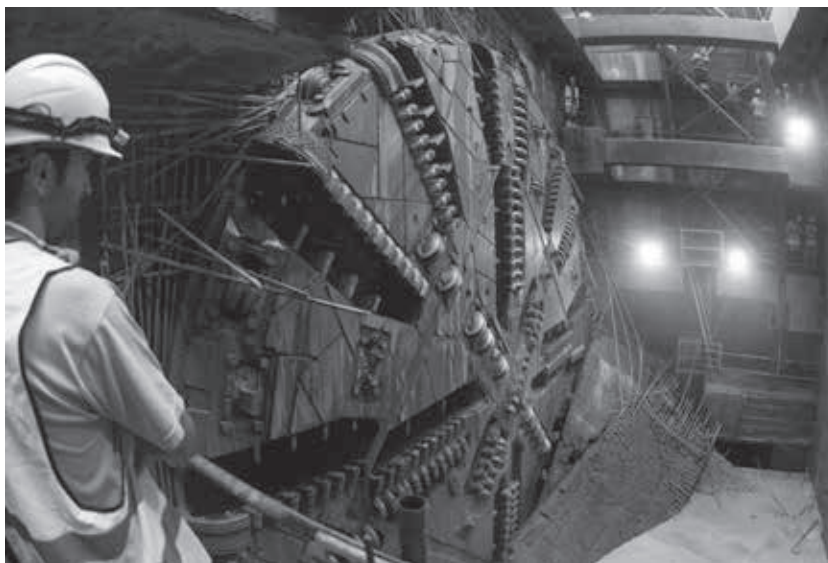
Segona fase. Línia convencional o ample ibèric

- Projecte de construcció de la LAV Madrid-Saragossa-Barcelona-frontera francesa. Tram: túnels urbans i estació de Girona fase 2 (tram en tuneladora)
- Projecte de construcció de la LAV Madrid-Saragossa-Barcelona-frontera francesa. Tram: túnels urbans i estació de Girona fase 3 (tram entre pantalles)

El setembre de 2007 Adif adjudica les obres dels trams de Mas Gri i el carrer de Joan Torró i la primera fase de l'estació a la UTE Girona, formada per FCC Construcción SA, Dragados SA, TECSA Empresa Constructora SA i Copisa Constructora Pirenaica SA, per un valor de 278 milions d'euros i un termini d'execució de trenta mesos. L'obra implicava la construcció del tram soterrat entre pantalles des de Mas Gri fins al carrer de Joan Torró, de 570 metres, i dos túnels fets amb tuneladora de 1.300metres i 1.500metres, respectivament, corresponents al tram de l'estació.

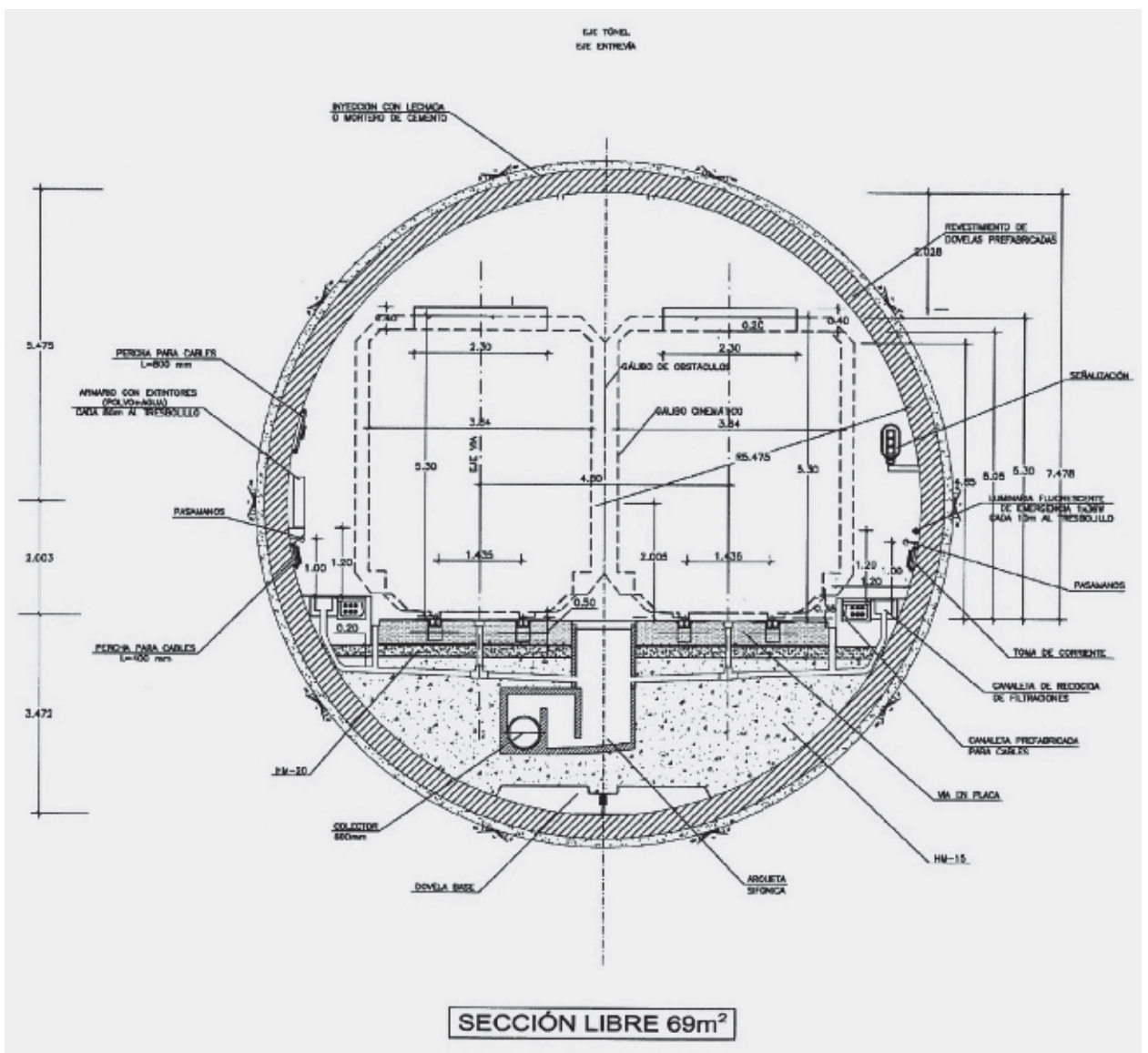
Es va haver d'esperar a l'agost de 2008 per veure l'inici de les obres al centre de la ciutat, amb la qual cosa les previsions d'execució quedaven totalment desvirtuades. A l'abril es van signar, a l'Ajuntament de Girona, les actes d'ocupació (totes temporals) entre Adif i els propietaris afectats. La comissió de seguiment del projecte de construcció del TAV a la ciutat, reunida al maig, va explicar les mesures que es prendrien un cop s'iniciessin les obres a la ciutat.

Les obres del túnel del TAV a Girona van començar al maig a la zona industrial de Mas Xirgu. Consistien en la construcció d'un túnel entre pantalles, a tocar de la via del tren existent. Precedien el tram de túnel que s'havia de fer amb tuneladora, el qual avançaria per sota de Mas Xirgu fins a l'estació, travessaria la carretera de Santa Eugènia, el parc de la Devesa, el riu Ter i el barri de Sant Ponç, per sortir a la superfície a Sarrià de Ter.



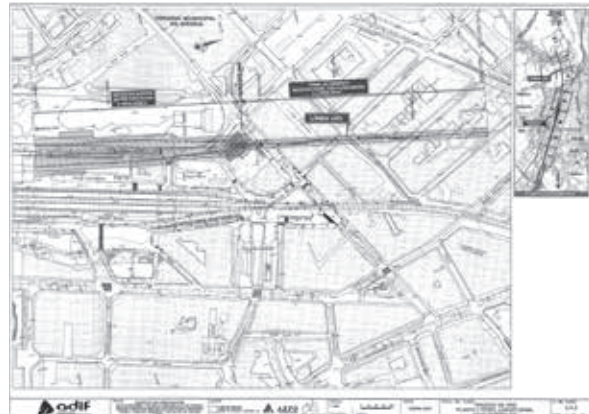
Tuneladora al pou de la Devesa (maig de 2011).

Secció de la tuneladora. *El Punt Avui*, 19-5-2011. Fotografia de Lluís Serrat. Àrea d'Urbanisme, Activitats, Mobilitat i Via Pública de l'Ajuntament de Girona.



Plànols del projecte de construcció de la plataforma i la línia de via del TAV. Trams urbans del Parc Central. Àrea d'Urbanisme, Activitats, Mobilitat i Via Pública de l'Ajuntament de Girona.

A l'estiu, concretament el 18 d'agost, s'iniciaren les obres pròpiament dites amb el desmantellament de la benzinera de la plaça d'Europa, afectada per les obres del TAV, i es van eliminar 200 places d'aparcament del centre. També es van iniciar les obres per a la canalització del riu Güell a l'entrada de Girona, per minimitzar l'impacte ambiental, i Adif va instal·lar els primers sensors de moviment als edificis afectats per les obres.



Fotografia d'abans d'iniciar-se les obres, de Lluís Serrat.

Fotografia del 18 d'agost de 2010, de Lluís Serrat. *El Punt Avui*.

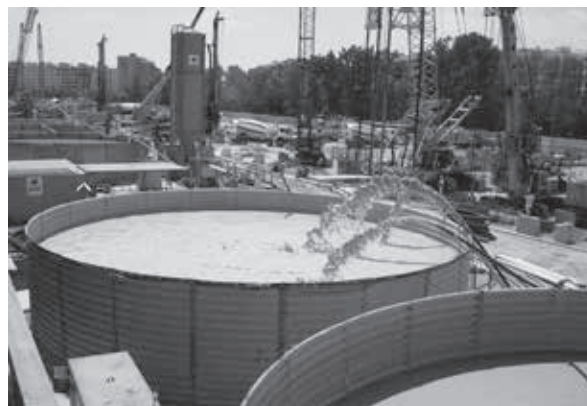
Si els terminis s'haguessin complert, amb l'arribada del tren a hores d'ara ja gaudiríem de nou del Parc Central, però les obres, que en un principi havien de finalitzar als trenta mesos segons la previsió d'Adif, encara són ben vives. L'empresa auditora Infraes-Amberg, contractada per l'Ajuntament per supervisar el projecte i les obres de la tuneladora, va corregir la previsió inicial i la va incrementar fins als trenta-sis mesos que tothom recorda. El resultat és que, amb



¹⁵ VILÀ, Dani. «Les obres del TAV a Girona – Del parc Central a una esplanada d'obres». *El Punt Avui*, 19-8-2010.

l'inici dels treballs, allò que era un parc relativament verd però molt apreciat per la ciutadania va passar de ser un espai urbà a ser una esplanada d'obres, tal com ho recordava Dani Vilà en *El Punt Avui* el 19 d'agost de 2010: «Les obres del TAV a Girona – Del parc Central a una esplanada d'obres».¹⁵

La previsió de trenta-sis mesos va mostrar-se massa optimista si tenim en compte que no va ser fins a principis de 2013 que es va veure el primer tren d'alta velocitat a l'estació, la qual s'havia edificat provisionalment al bell mig del parc.



Era massa optimista perquè, després de cinquanta-tres mesos de treballs continuats, la ciutat només podia gaudir de l'arribada del tren soterrat i no va recuperar cap altre servei del parc. La cosa va ser així perquè, en tot aquell temps, les obres es van limitar a la construcció dels túnels urbans i de l'estació provisional en superfície, deixant de banda la resta de l'esplanada del parc. Quasi 90.000 metres quadrats de terreny que, el 2013, es veien com una gran extensió de terres, runes, maquinària i altres materials d'obra.

Enderroc de l'estació d'autobusos (abril de 2009). Fotografia de Juanjo Martín Delgado.

Dipòsits de bentonita de la tuneladora (juny de 2009). Fotografia de Juanjo Martín Delgado.

O sigui, en el moment de l'arribada del TAV a Girona, en superfície tot estava per fer, fins i tot les sortides d'emergència i ventilacions. No havia cap previsió de fer la reposició del parc.



Vista general del Parc (gener del 2011). Àrea d'Urbanisme, Activitats, Mobilitat i Via Pública de l'Ajuntament de Girona.

Aspecte del Parc Central des del viaducte (novembre de 2015).
Fotografia de Josep M. Arjona i Borrego.

La pregunta seria: per què? La resposta és molt clara: els projectes que s'estaven executant només preveien la construcció dels túnels urbans i de l'estació provisional. Si bé en aquests projectes hi havia una partida general de reposició de 2,5 milions d'euros, és evident que amb aquesta quantitat no es podia fer gaire cosa.



Ho comenta l'exalcadessa Anna Pagans en un article de Maria Garcia per a *Nació Digital* del 16 de juny de 2017:

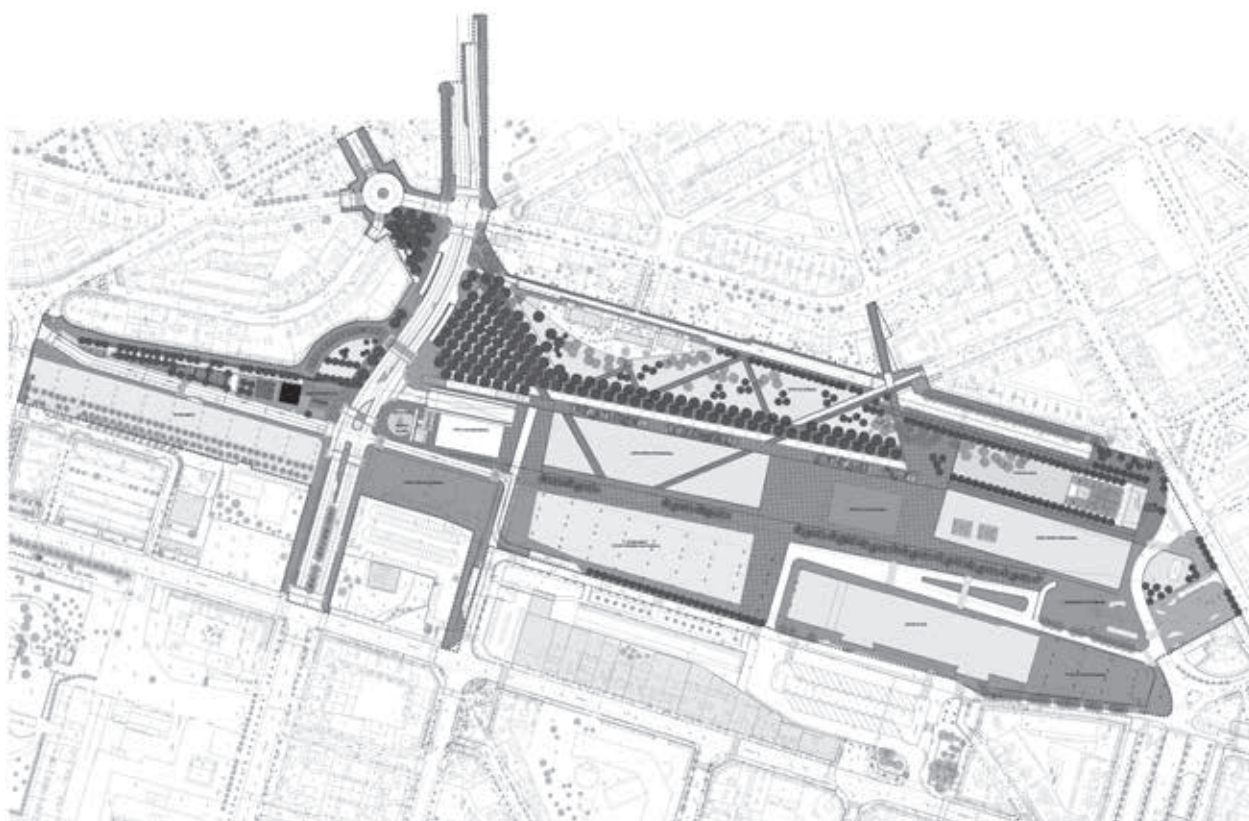
I segons l'exalcadessa i exregidora, durant el seu mandat mai es va tornar a parlar sobre la reposició del parc Central però sempre es va deixar clar que Adif n'assumiria els costos. De fet, en els seus darrers mesos de mandat, van redactar un concurs públic per aconseguir les 10 millors propostes per reconstruir l'antic parc. Però el canvi de govern municipal va fer que mai s'arribés a convocar.¹⁶

Això es va confirmar amb el canvi de govern, el qual, quan va agafar el relleu, va trobar-se que no hi havia cap compromís signat d'Adif per fer la reposició global del parc. A conseqüència d'això, va ser el mateix Ajuntament qui va redactar un avantprojecte de tot el conjunt i va lliurar-lo al gestor ferroviari, que en un principi el va fer servir com a base per al seu projecte però que finalment el va descartar.

¹⁶ GARCIA, Maria. «El TAV a Girona: els orígens d'una història interminable». *Nació Digital*, 16-6-2017.

La totalitat del parc es va separar en diferents àrees d'actuació, prenent com a base l'avantprojecte de l'Ajuntament. Fins i tot la primera fase de reposició, el carrer de Josep M. Gironella, es va fer segons un projecte consensuat.

Avantprojecte de la reposició global del Parc Central (març de 2013). Àrea d'Urbanisme, Activitats, Mobilitat i Via Pública de l'Ajuntament de Girona.



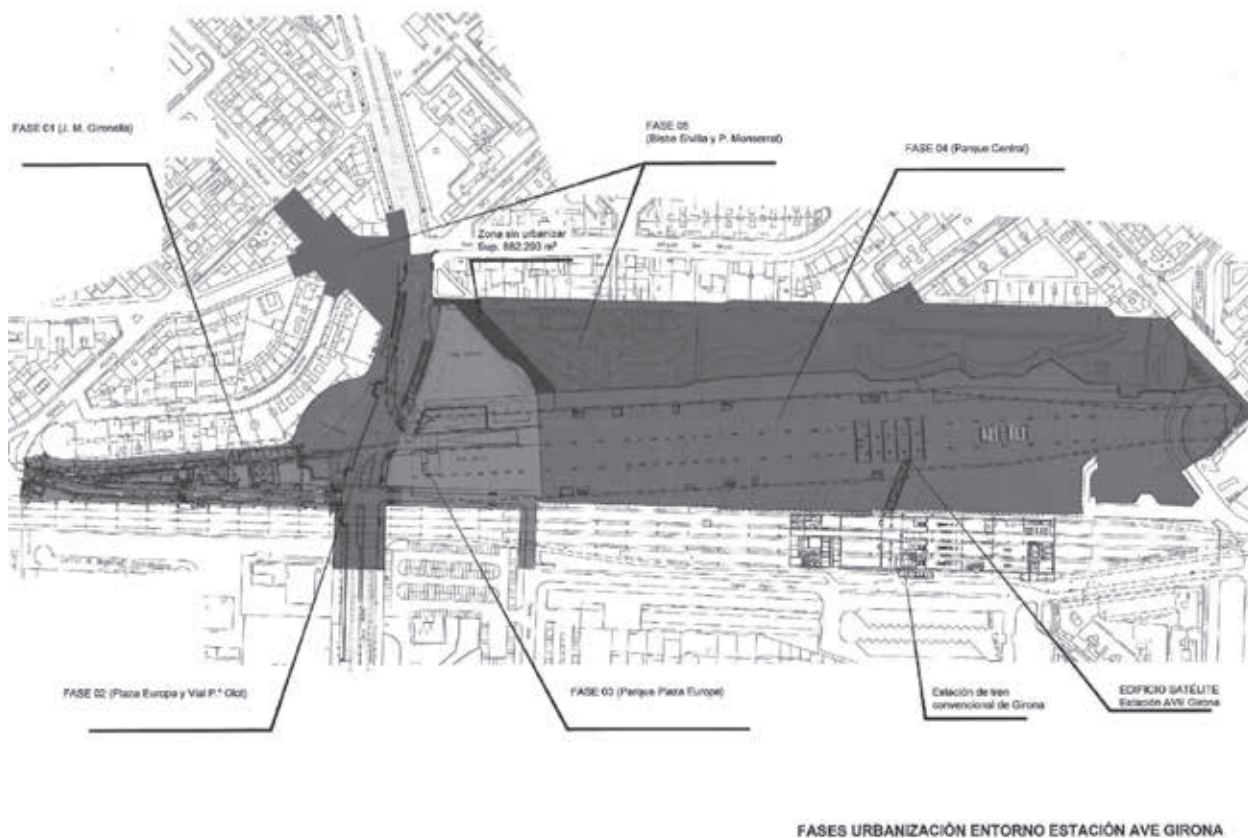
No va ser fins a finals del 2013 que Adif, en una reunió conjunta de tècnics de l'Ajuntament i del gestor ferroviari, va anunciar que només faria la reposició d'aquells espais que estiguessin dintre de les tanques d'obra. L'afirmació era molt desafortunada, atès que les tanques metàl·liques de protecció s'havien anat movent per imperatius d'obra. Ara estaven molt més separades dels edificis i d'altres elements ja malmesos —com les voreres del carrer d'Oviedo, la plaça d'Europa, la plaça de Joan Brossa o el mig de la zona verda del carrer del Bisbe Sivilla— que al principi de les obres.

Finalment va ser l'Ajuntament qui va assumir la responsabilitat de refer una part dels espais per evitar que zones que estaven fora de les tanques quedessin en un estat deplorable. Va haver d'invertir uns tres milions d'euros per recuperar la part arbrada, el carrer del Bisbe Sivilla i la plaça de la Mare de Déu de Montserrat i per refer la cruïlla entre el Parc Central, el carrer de Sant Narcís i el passeig d'Olot.

Si es pren com a referència el plànol de les diferents fases, es comprova que l'Ajuntament també va assumir algunes zones de dintre de tanques per agilitzar el retorn dels espais a la ciutadania. Així,

Plànol de les diferents fases de la reposició. Àrea d'Urbanisme, Activitats, Mobilitat i Via Pública de l'Ajuntament de Girona.

el consistori va refer la plaça de Joan Brossa i tota una franja del Parc Central que afectava la reurbanització del carrer del Bisbe Sivilla, i més recentment també ha hagut d'assumir l'enderroc del *finger* de l'estació provisional, ara ja definitiva, i la construcció d'una marquesina que la



Tanques al gener de 2009. Font: Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya.

Tanques al maig de 2011. Font: Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya.

uneixi amb l'estació vella del tren convencional. Fent un recorregut breu per aquestes fases, resultaria de la forma que es descriu tot seguit.

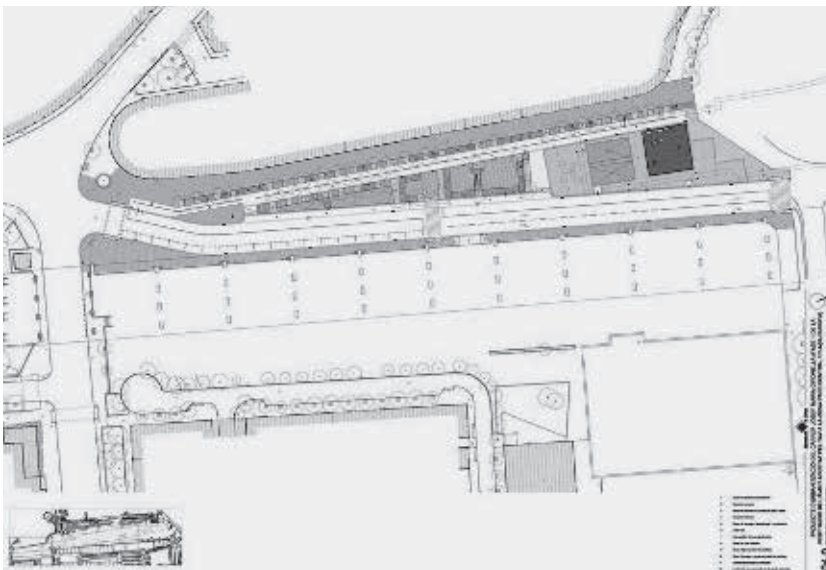
Primer es va actuar al carrer de Josep M. Gironella, projecte que es va fer segons el disseny que havia previst l'Ajuntament en l'avantprojecte de tot el parc. Es va fer un projecte propi de reurbanització





consensuat amb els tècnics d'Adif, tot i que en les reunions periòdiques que es feien entre el regidor, tècnics de l'Ajuntament i tècnics d'Adif, les petites discussions eren sempre al voltant dels models de bancs, papereres i fanals.

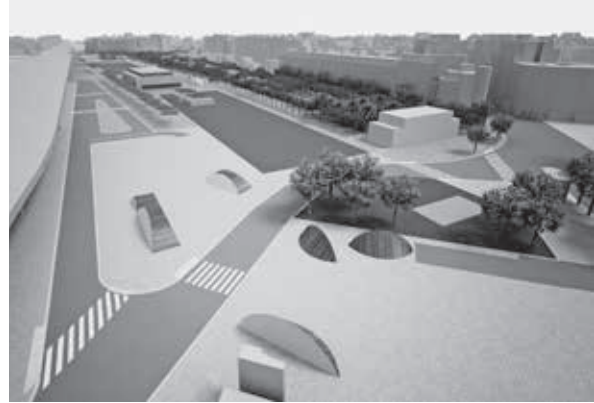
Tanques a tocar dels edificis de plaça d'Europa al març de 2013. Fotografies de Josep M. Arjona i Borrego.



La segona fase va ser la primera part de la plaça d'Europa, malgrat que el gestor ferroviari s'entestava a continuar oferint els models més econòmics de mobiliari urbà. Aquesta part es va fer juntament amb el carrer de Josep M. Gironella, ja que tots dos carrers havien de connectar amb el passeig d'Olot. De fet, el març de 2013 l'Ajuntament ja havia posat en exposició pública el projecte d'aquesta part de la plaça, mentre ja es treballava al carrer de Josep M. Gironella. I a l'abril també presentà el projecte conjunt de reposició de tota la plaça d'Europa, el Parc Central, la coberta de l'estació (mal anomenada llosa) i la plaça de Joan Brossa.

Projecte del carrer de Josep M. Gironella (febrer de 2012). Àrea d'Urbanisme, Activitats, Mobilitat i Via Pública de l'Ajuntament de Girona.

Carrer de Josep M. Gironella acabat (març de 2014). Fotografia de Josep M. Arjona i Borrego.



Imatges virtuals del projecte de plaça d'Europa i Parc Central. Àrea d'Urbanisme, Activitats, Mobilitat i Via Pública de l'Ajuntament de Girona.

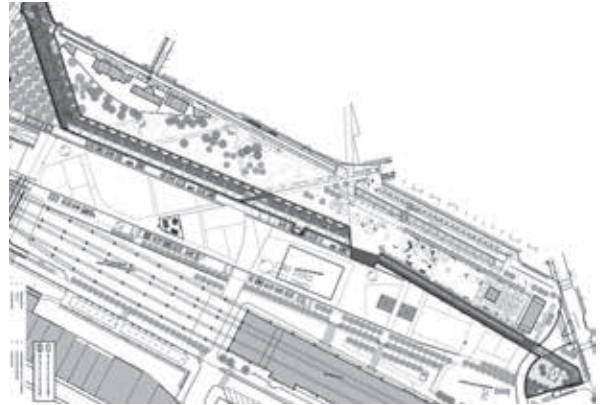
Les obres de reposició del carrer i de la plaça les va fer la UTE Girona i es van acabar al desembre, tot i que una part va haver de fer-la Aigües de Girona perquè es va trobar una canonada vella de plom, en servei, que Adif es va negar a canviar argumentant que ells estaven obligats a fer reposició, no a millorar les instal·lacions. Així doncs, la primera part a ser retornada als veïns va ser el carrer de Josep M. Gironella i la meitat de la plaça, que es van inaugurar el 19 de desembre del 2013, tal com informava l'Ajuntament en una nota de premsa:

Girona va estrenar ahir a les 22 h el nou vial de la plaça d'Europa, que connecta el passeig d'Olot amb el carrer d'Emili Grahit. La ciutat recupera aquest espai emblemàtic sis anys després de l'inici de les obres del projecte ferroviari a la ciutat. La nova configuració de l'espai estableix dos carrils per a cada sentit de circulació en aquest eix vertebrador de la xarxa viària de la ciutat.¹⁷

Com que Adif havia anunciat, pocs mesos abans del final de 2013, que només reposaria l'espai de dins de les tanques, l'Ajuntament de Girona va assumir el projecte i l'execució del carrer del Bisbe Sivilla amb la seva zona arbrada, per no aturar les obres de reposició. A més, aprofitant que s'havia d'aixecar tot el carrer, es va crear un nou col·lector d'aigües pluvials des del mateix carrer perquè, travessant la carretera de Santa Eugènia, anés a desembocar a la séquia Monar, i així resoldre la qüestió de les inundacions periòdiques que patien els veïns.

El projecte va consistir bàsicament en la reurbanització del carrer del Bisbe Sivilla i la part del Parc Central més propera. Es va renovar completament la xarxa de sanejament de les aigües plujanes, així com la resta de serveis urbans: l'enllumenat, el gas, les instal·lacions elèctriques, l'aigua potable i les instal·lacions semafòriques. També es va reparar la zona del palmerar i de la font, ubicades a l'entorn de l'antiga estació de tren d'Olot. El projecte també va preveure una zona de jocs infantils i l'enjardinament nou de tota la zona verda restant.

¹⁷ 19 de desembre de 2013, tal com informava el mateix Ajuntament en una nota de premsa.



Si bé les obres havien de començar el desembre de 2013, no van ser del tot efectives fins al gener de 2014 per la complexitat de fer la connexió del sanejament amb la séquia Monar. També es va aprofitar aquest temps per afegir unes obres complementàries dins de les tanques: un carril bici i l'enjardinament de la plaça de Joan Brossa. En aquest punt cal aclarir que les tanques metàl·liques de les obres eren al bell mig de la zona verda, just darrere de l'estació d'Olot i el palmerar; per tant, lògicament bona part de la reposició que va fer el consistori no li pertocava.

Projecte d'urbanització del carrer del Bisbe Sivilla (novembre de 2013).

Elements complementaris d'urbanització (març de 2014). Àrea d'Urbanisme, Activitats, Mobilitat i Via Pública de l'Ajuntament de Girona.



Les tasques complementàries es van perllongar fins a finals de l'any 2014, quan es va obrir al trànsit la plaça de Joan Brossa i quan feia pocs mesos que també s'havia obert el carrer del Bisbe Sivilla. Però no va ser fins al 12 de febrer de 2015, data que es pot considerar com la de reobertura d'una part del parc, que es van treure les tanques que envoltaven la zona enjardinada, a manca de recol·locar les antigues granotes del primer parc.

Obres al carrer del Bisbe Sivilla i enjardinament (gener de 2014). Fotografia de Josep M. Arjona i Borrego.

Nou sanejament fins a la séquia Monar (març de 2014). Fotografia de Josep M. Arjona i Borrego.

A la vegada que s'executava el carrer del Bisbe Sivilla i elements complementaris, l'Ajuntament de Girona aprofitava una part del projecte conjunt de la plaça d'Europa i el Parc Central per fer una separata de la plaça de la Mare de Déu de Montserrat. Atenent al fet que Adif es



Reobertura del Parc (12-2-2015).
Fotografies de Josep M. Arjona i Borrego.

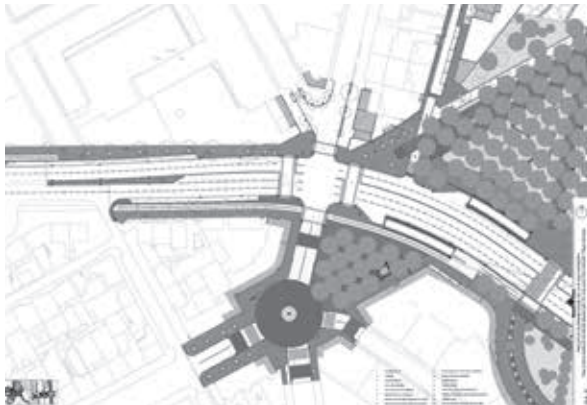
negava a recuperar-la, va ser el consistori qui executà els treballs seguint les prescripcions d'un projecte propi. Les obres s'iniciaren el 31 de gener de 2014 i es donaren per totalment acabades el primer dia de desembre del mateix any.



Evolució de les obres de la plaça de la Mare de Déu de Montserrat (8-4-2014). Fotografia de Josep M. Arjona i Borrego.

De forma contínua, aprofitant una part del projecte conjunt, el mes de setembre de 2014 l'Ajuntament també executà les obres de millora de la cruïlla entre la plaça de la Mare de Déu de Montserrat, l'avinguda de Sant Narcís i el passeig d'Olot, necessàries per a la mobilitat del trànsit rodat. Començar els treballs al setembre permetia que s'acabessin, juntament amb les de la plaça, al mes de desembre.

La resta dels espais que havia de fer Adif estaven per definir, tant la segona fase de plaça d'Europa com el cobriment de la llosa del tren. L'any que el consistori havia recuperat part dels espais del parc, el gestor ferroviari s'havia limitat a fer algunes tasques d'acabat i manteniment que es van veure interrompudes per les dues inundacions de les vies del tren a conseqüència de pluges fortes.



Una inundació va ser la matinada del 28 al 29 de setembre de 2014 i va suposar una forta entrada d'aigua a les vies del tren, fins a 7 metres d'alçada a la part amb més pendent, i l'aturada dels trens fins al 5 d'octubre per poder extreure-la. L'altra inundació, menys greu, va ser el 30 de novembre del mateix any, i l'endemà ja s'havia restablert el servei.

Projecte conjunt de les places d'Europa i Mare de Déu de Montserrat. Ajuntament de Girona.

Treballs a la cruïlla del passeig d'Olot i la plaça de Mare de Déu de Montserrat (30-9-2014). Fotografia de Josep M. Arjona i Borrego.



Si bé en un principi els tècnics d'Adif van atribuir l'incident a un col·lapse del clavegueram per les fortes pluges, es va demostrar que un feble mur de maons ceràmics havia cedit a Mas Xirgu per l'empenta de l'aigua, a la zona del pou d'atac per on havia entrat la tuneladora. Aquest va ser l'origen de la forta riuada. La solució temporal va ser una barrera de daus de formigó, del tot ineficaços en el nou episodi de pluges fortes que va tenir lloc poc temps després. Ho manifestava l'aleshores alcalde, Carles Puigdemont, a *El Punt Avui* l'1 de desembre de 2014:

Inundació del 28 al 29 de setembre de 2014. Fotografia de Josep M. Arjona i Borrego.

Andanes amb restes d'aigua el 29 de setembre al matí. Fotografia de Josep M. Arjona i Borrego.

Va dir que l'Ajuntament «tenia raó» en considerar que el mur provisional que va fer Adif no evitaria una nova inundació. Es dona el cas que Adif va canalitzar la riera a la zona, però va fer



Restes del mur ceràmic origen de la primera inundació. *El País*, 2-10-2014. Fotografia de Pere Duran.

Solució provisional que no va funcionar. *Diari Ara*, 1-12-2014. Fotografia de David Borrat.

*el mur annex al pou d'atac més baix que el mur de l'altra banda de la canalització, fet que va provocar que la riera, en sobreixir, vessés directament a les vies.*¹⁸

Arran d'aquestes inundacions tot canvia i el Ministeri de Foment anuncia que farà les obres de cobriment del pou d'atac d'urgència, tal com es llegia a *El Punt Avui* del 2 de desembre de 2014:

*Ahir el mateix secretari d'estat d'Infraestructures, Julio Gómez-Pomar, va anunciar obres «immediates» per evitar que es torni a repetir la inundació de la infraestructura. El número dos de Foment va visitar la zona de Mas Xirgu per on l'aigua es va tornar a empassar cap a les vies i després de reunir-se a l'Ajuntament va anunciar que els treballs es «declaraven d'emergència» perquè les actuacions es facin «immediatament».*¹⁹

Així va ser, perquè els treballs de cobriment del pou d'atac a Mas Xirgu van començar immediatament. Els va executar l'empresa pública Tragsa.

No és només el pou d'atac que comença immediatament, sinó que també es reinicien els treballs de reposició de la segona fase de plaça d'Europa, tot i que, per desavinences internes entre Adif i la UTE Girona, aquesta obra també l'executa d'urgència Tragsa. I l'executa en un temps rècord, perquè en un sol dia retira totes les tanques metàl·liques opaques, que eren de l'empresa anterior, i col·loca les seves, de malla transparent. Va ser el 16 de febrer de 2015, que es recorda com el dia en què l'espai va restar sense tanques unes quantes hores, tal com reflectia Jordi Nadal a *El Punt Avui* el dia següent: «L'antiga plaça Europa de Girona, un dia sense tanques - Ahir a la tarda es van treure provisionalment per començar les obres de recuperació al sud de la llosa del parc Central.»²⁰

¹⁸ NADAL, Jordi., VICENTE, M. «L'estació del TAV a Girona es torna a inundar». *El Punt Avui*, 1-12-2014.

¹⁹ VILÀ, Dani. «Ara els ve la pressa». *El Punt Avui*, 2-12-2014.

²⁰ NADAL, Jordi. «L'antiga plaça Europa de Girona, un dia sense tanques». *El Punt Avui*, 17-2-2015.

La notícia descoratjadora va ser la constatació, per part de l'Ajuntament, que el gestor ferroviari tenia un projecte propi de reposició que només preveia les línies mestres de l'avantprojecte del consistori. Per tant, va ser l'Administració central qui va decidir la configuració final de la resta de la plaça, tot i que va mantenir la unió del



carrer de Josep M. Gironella amb el carrer de la Creu, creant una prolongació que connectés tots dos carrers.

Finalment, el vial que connectava la plaça d'Europa amb el carrer de la Creu s'obrí al trànsit el 27 de juliol, després de molts anys d'obres a la zona. Es tractava d'un nou carrer per on els vehicles que circulaven pel carrer de Josep Maria Gironella podien accedir al barri de l'Eixample.

Retirada de tanques opaques a la plaça d'Europa (16-2-2015). Fotografia de Josep M. Arjona i Borrego.

Segona fase de plaça d'Europa en obres (maig de 2015). Fotografia de Josep M. Arjona i Borrego.

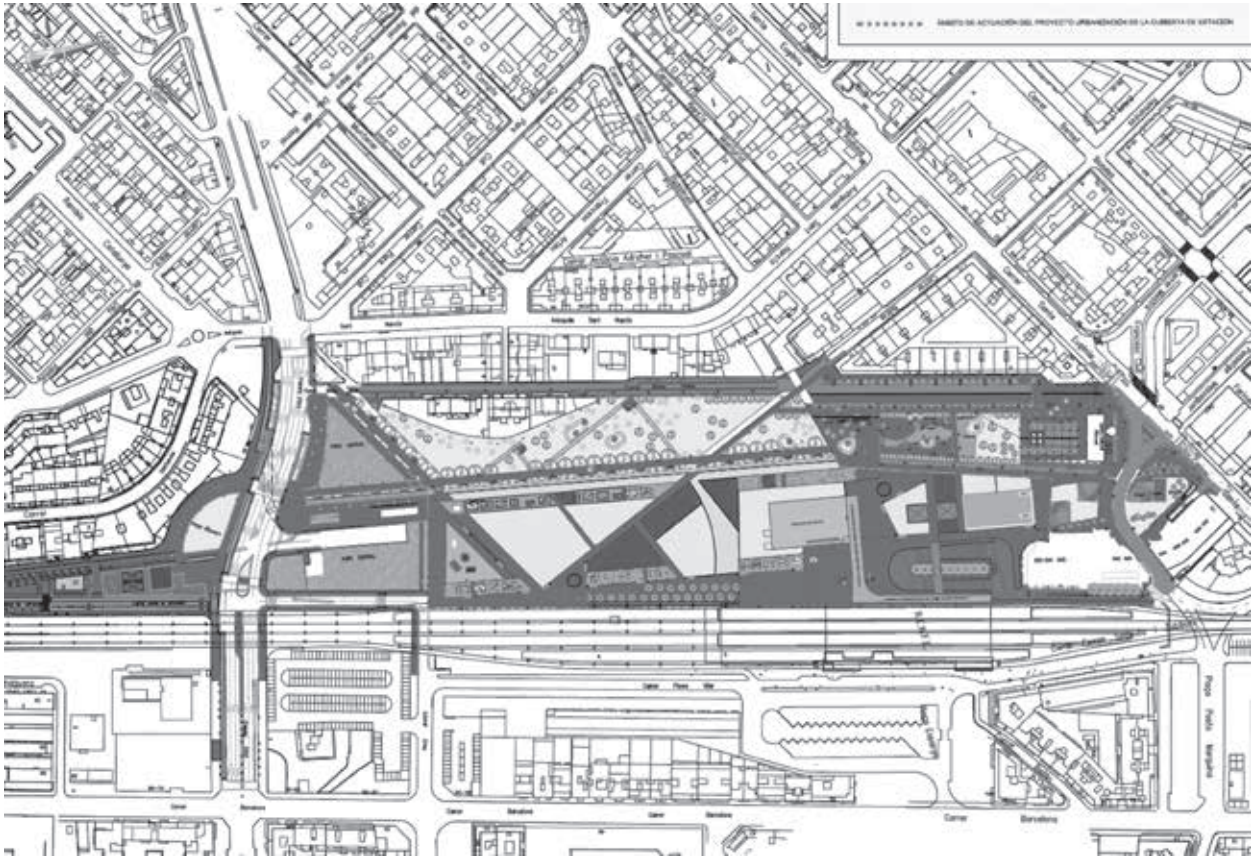
Obres acabades (22-7-2015). Fotografia de Josep M. Arjona i Borrego.



El present: el retrobament del Parc

Podem dir que l'any 2016 ha estat el de l'esperança. Esperança perquè a finals de 2015 Adif havia fet arribar el projecte definitiu del Parc Central, que també havia redactat per tràmit d'urgència l'enginyeria Ineco.

Poc després, el Ministeri de Foment posava a licitació les obres de cobriment de la llosa, publicada al BOE núm. 263, de 3 de novembre. Si tenim en compte que l'obertura de pliques del procediment estava prevista per a l'11 de gener de 2016, semblava que era el principi de la fi.



Projecte de cobriment de la llosa d'Ineco. Àrea d'Urbanisme, Activitats, Mobilitat i Via Pública de l'Ajuntament de Girona.

Un problema de revisió de preus, per una baixa excessiva en la millor proposta, en va retardar l'adjudicació. L'abril de 2016 s'adjudica definitivament a l'empresa Copcisa, però el retard en l'inici de les obres s'incrementa quan es generen discrepàncies entre qui ha d'assumir l'enderroc del *finger* provisional de connexió entre l'estació del TAV i l'estació del tren convencional. Segons Adif, en una reunió el regidor Carles Ribas havia proposat que el pagués l'Ajuntament de Girona. El regidor estava d'acord amb aquesta afirmació quan el preu que el gestor atribuïa a l'enderroc era de 100.000 euros; ara bé, en el projecte definitiu el cost pujava a 490.000 euros, una diferència que per al consistori era excessiu.

Una vegada es va saber que l'estació provisional del TAV quedava com a definitiva, tant la ciutadania com l'Ajuntament demanaven a l'Estat que s'enderroqués el *finger* perquè dividia totalment el Parc. A més, l'ens municipal s'havia compromès a projectar i executar la construcció d'una marquesina permeable que unís totes dues estacions. Però les dues parts no es posaven d'acord sobre qui havia d'assumir el cost de la demolició.



A finals d'un estiu ple de retrets i picabaralles, prèvia consulta als veïns afectats, el consistori va arribar a l'acord d'acceptar el pagament de la demolició i l'1 d'agost el ple va aprovar una partida especial de 490.247,75 euros per pagar l'obra, tot i que aquest és el cost de projecte, no de construcció, que, recordem, era a la baixa.

Finalment hi va haver acord entre les dues parts i es va redactar un conveni en què es reflectia que seria l'Ajuntament qui pagaria els treballs de demolició. La signatura del conveni a mitjans d'agost desbloquejà l'adjudicació final de les obres a Copcisa el 18 d'octubre de 2016, quasi un any després de la seva licitació, amb una durada de cinc a sis mesos.

Abans, però, es van iniciar les obres de l'estació d'autobusos soterrada que s'havia licitat el 30 d'abril de 2015. En la nota de premsa de la Generalitat, la nova estació es definia així:

El Departament de Territori i Sostenibilitat ha obert la licitació, per un import de 10 MEUR, de les obres de la nova estació d'autobusos de Girona, que s'ubicarà a l'estació intermodal soterrada construïda per l'arribada de la línia d'alta velocitat. Es preveu que entri en servei durant l'any que ve i rebi 1,7 milions de viatgers anuals. La instal·lació ocuparà el primer nivell soterrat del recinte i tindrà una superfície total d'uns 17.000 metres quadrats.

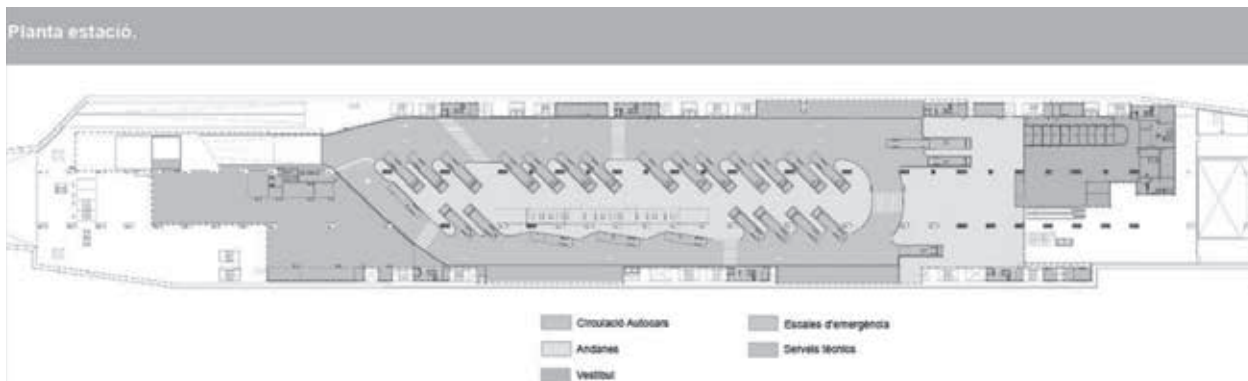
El projecte de la nova estació s'ha consensuat amb l'Ajuntament de Girona i l'Associació de Transports de Girona (ASE-TRANS). Els usuaris accediran a la nova terminal d'autobusos a través del vestíbul de l'estació intermodal del TAV, anomenat edifici satèl·lit, situat en superfície. Els autobusos disposaran d'un accés únic i exclusiu, mitjançant una rampa al carrer situat al sud, a la plaça d'Europa.²¹

L'execució de les obres aniria a càrrec de l'empresa Rubau Tarrés i havia de començar el gener de 2016. Però, com un *déjà-vu* continu del Parc Central, un problema burocràtic va retardar-les fins al maig de 2016, data en què Adif, ens dependent del Ministeri de Foment,

Projecte de marquesines permeables. Àrea d'Urbanisme, Activitats, Mobilitat i Via Pública de l'Ajuntament de Girona.

Perspectiva de les marquesines. Àrea d'Urbanisme, Activitats, Mobilitat i Via Pública de l'Ajuntament de Girona.

²¹. Comunicat de premsa *Territori i Sostenibilitat licita les obres de la nova estació d'autobusos de Girona per un valor de 10 MEUR*, Generalitat de Catalunya, 30-4-2015.



Plànol de planta de l'estació d'autobusos. Font: gencat.cat/noticies

signà l'acta perquè la Generalitat pogués ocupar la zona, previ pagament.

La durada havia de ser de deu mesos, però la complexitat de treballar en una zona del parc inacabada, on es va haver de fer una instal·lació nova d'alta tensió, vestir tot l'espai intern de l'estació amb els paviments, revestiments, taquilles, sales d'espera, oficines, instal·lacions i serveis, va fer que s'allargués molt. Inclús es van haver de fer totes les ventilacions i sortides d'emergència exteriors.



Obres interiors de l'estació (28-3-2017). Fotografia de Josep M. Arjona i Borrego.

Execució de ventilacions i sortides d'emergència (22-2-2017). Fotografia de Josep M. Arjona i Borrego.



Les obres de la nova estació d'autobusos s'enllesteixen un any després i s'inauguren el 5 de maig de 2017. Es fan unes jornades de portes obertes el dissabte dia 6 i entren en funcionament el dia 9 del mateix mes.

Quant al cobriment de la llosa, per considerar que s'inicien les obres hem d'esperar al 24 de novembre de 2016, quan es fa la primera reunió entre el regidor Carles Ribas, representants d'Adif i tècnics de l'Ajuntament. Tal com s'explicava a El Punt Avui del dia següent, la reunió va ser positiva i es van establir noves directrius de col·laboració:

Sembla que per fi al parc Central de Girona es veu «la llum al final del túnel», en paraules del regidor del Projecte Ferroviari, Carles Ribas. Ahir es va reunir amb Adif per, entre altres coses,

constituir la taula de seguiment de les obres de reposició de la llosa, i en va sortir «molt content i satisfet».

Va explicar que havia estat la reunió «més positiva i una de les més profitoses» en tot el «periple» d'aquests anys: «Crec que tenim per primera vegada molta sintonia», va assenyalar. Va remarcar que, tot i que encara no s'hi vegin màquines treballant, les obres ja es poden considerar començades, ja que s'hi estan fent treballs previs de connexió de subministraments. «Els pròxims dies o setmanes, la gent podrà visualitzar ja les màquines treballant-hi», va dir.²²

I, efectivament, no va ser fins al gener de 2017 que es van començar a veure les primeres màquines per fer neteja de tot el voltant de la llosa, ja que amb el pas del temps havia crescut molta arbustiva i també era plena de deixalles que la gent llençava per sobre de les tanques. Es pot considerar que l'inici efectiu de les obres va ser la segona setmana de gener, que és quan les primeres grans màquines van entrar per enderrocar les lloses provisionals de formigó que s'havien construït per les tasques de la tuneladora.



Primeres demolicions de lloses de paviment (gener de 2017).
Fotografies de Josep M. Arjona i Borrego.



²² ARTIGAS, Lurdes. «El govern de Girona certifica l'inici d'obres al parc Central». *El Punt Avui*, 25-11-2016.

Es pot considerar que l'inici efectiu de les obres va ser la segona setmana de gener (2017), que és quan les primeres grans màquines van entrar per enderrocar les lloses provisionals de formigó que s'havien construït per les tasques de la tuneladora.

A partir d'aquesta data, les obres van avançant continuadament, a un ritme lent a conseqüència d'algunes indefinicions i ajustaments del projecte, que cal recordar que s'havia tramitat de forma urgent el febrer de 2015 i que no havia estat revisat pels tècnics de l'Ajuntament de Girona, els quals, en revisar-lo, van constatar que alguns punts no complien la normativa municipal, no estaven ben definits i, en algun cas, tampoc no complien la normativa general vigent. Per això es van mantenir diverses reunions, en les quals es va decidir que Adif generaria un projecte modificat que resolgués tots aquests aspectes.

Malgrat el reconeixement per part d'Adif, el delegat del govern a Girona, Enric Millo, va acusar l'Ajuntament d'aquest últim retard per les seves exigències, segons informava *El Punt Avui* el 21 de març de 2017, tres dies després que cent veïns fastiguejats pels retards ocupessin l'estació del TAV:

El delegat del govern espanyol a Catalunya, Enric Millo, va culpar el consistori de Marta Madrenas de «voler modificar sobre la marxa» la reposició de la llosa del parc Central, un projecte que, segons va ressaltar, «s'està fent tal com tocava». Enric Millo, que va mantenir una reunió amb el president de la Diputació de Girona, Pere Vila, va defensar, a més, que el projecte d'Adif no inclou cap «il·legalitat», discrepant de la versió de l'Ajuntament.²³

El dia abans d'aquestes desafortunades declaracions, una delegació de l'Ajuntament comandada per l'alcaldessa Marta Madrenas s'havia reunit a Madrid amb representants del Ministeri de Foment i d'Adif, reunió en què va quedar palès que el retard només era responsabilitat d'Adif, tal com reflectia Jordi Nadal a *El Punt Avui* del 22 de març:

El parc Central de Girona no estarà reurbanitzat a final d'abril tal com assegurava Adif, sinó que la ciutat pot tardar fins a nou mesos a partir d'ara a recuperar l'espai. Així ho va admetre ahir el president de l'ens ferroviari, Juan Bravo, en una reunió a Madrid que va mantenir amb l'alcaldessa de Girona, Marta Madrenas; el regidor responsable del projecte ferroviari, Carles Ribas, i tècnics municipals.

El motiu de l'endarreriment serà la redacció d'una modificació del projecte de la llosa per arreglar les mancances que conté. El responsable d'Adif va descarregar de culpes el govern de la ciutat pel nou endarreriment en admetre que els canvis que l'Ajuntament els va demanar eren per arreglar «deficiències i insuficiències» que hi havia en el projecte redactat per Adif.²⁴

²³ NADAL, Jordi. «Adif, o caixa o faixa». *El Punt Avui*, 21-3-2017.

²⁴ NADAL, Jordi. «Les obres al parc Central no s'acabaran fins a final d'any». *El Punt Avui*, 22-3-2017.

A la mateixa reunió, el president Juan Bravo es va comprometre a presentar un cronograma definitiu de totes les actuacions que encara s'havien de fer al voltant del Parc Central. Aquestes actuacions eren les següents:

- Urbanització de la coberta de l'estació d'alta velocitat (cobriment de la llosa), que estava a l'espera del projecte modificat per agilitzar els treballs.
- Obres a l'estació del TAV consistents a acabar de forma definitiva sis ventilacions i sortides d'emergència de l'estació que, des de l'arribada del tren el 2013, sempre havien estat de caràcter provisional.



- Obres complementàries de mesures addicionals de protecció civil i seguretat en el túnel de Girona. Cal recordar que des de l'arribada del tren, i sobretot amb l'episodi de les inundacions, la Generalitat havia reclamat que la instal·lació s'integrés a la xarxa RESCAT de Protecció Civil. El motiu per rebutjar-ne la integració eren les sortides d'emergència inacabades i la instal·lació dels sistemes de comunicació del túnel. Sense uns sistemes de comunicació integrats entre tots els cossos d'emergència, a través del túnel, no es pot efectuar cap rescat amb seguretat perquè els diferents serveis d'emergència no poden comunicar-se entre ells.

Provisionalitat de les sortides d'emergència (maig de 2016).
Fotografies de Josep M. Arjona i Borrego.

Es va separar tot l'àmbit del parc en dues zones diferenciades: la zona nord, que va des del *finger* fins a la plaça de Joan Brossa, que és la zona més complicada, i la zona sud, que va des del *finger* fins a la plaça d'Europa. Segons el nou cronograma presentat, la zona nord s'havia d'acabar el juliol de 2017, abans de les vacances d'estiu, perquè durant l'agost les obres restarien aturades. Entre setembre i octubre s'havia d'enderrocar el *finger* i acabar la zona sud, que s'hauria de lliurar a la ciutat a finals d'any.

Les obres de la zona nord van continuar fins al juliol, però no es van arribar a enllestir. És a dir, es feia l'aturada estival i el cronograma ja no es complia. En aquell moment el retard s'atribuïa a l'aprovació del projecte modificat. Finalment Ineco, l'enginyeria d'Adif, va redactar el projecte modificat amb totes les correccions, i es va aprovar al mes d'agost. Sortosament, la manca d'aquest projecte modificat no va aturar les obres, però sí que les va alentir de valent: la zona nord s'acabaria cap a finals de setembre i la sud, a inicis de l'any següent.

TÚNELS URBANOS Y ESTACIÓN DE ALTA VELOCIDAD DE GIRONA PLANIFICACIÓN

URBANIZACIÓN DE LA CUBIERTA DE LA ESTACIÓN DE ALTA VELOCIDAD DE GIRONA

Nombre de la tarea	ABR '17	MAY '17	JUN '17	JUL '17	AGO '17	SEP '17	OCT '17	NOV '17	DIC '17
URBANIZACIÓN ZONA NORDE AL EDIFICIO SATELITE									
Verificación de terreno									
Instalaciones (pasadizos, agua, cables, alumbrado)									
Carreteras									
Detalles y mobiliario urbano									
MUYO ACCESO AL EDIFICIO SATELITE									
Muros anexos al edificio satélite									
DISPONIBLAGE Y DEMOLICIÓN DEL TUNEL									
Dotación y reparación de instalaciones									
Dotación de taxis									
URBANIZACIÓN ZONA SUR AL EDIFICIO SATELITE									
Verificación de terreno									
Instalaciones (pasadizos, agua, cables, alumbrado)									
Carreteras									
Voluntarios									
JARDINERIA DE LAS ZONAS NORDE Y SUR									
Carreteras									

ESTACIÓN DE ALTA VELOCIDAD DE GIRONA

Nombre de la tarea	ABR '17	MAY '17	JUN '17	JUL '17	AGO '17	SEP '17	OCT '17	NOV '17	DIC '17
ACTIVACIÓN CONTINUA DEL PROYECTO DE LAS OBRAS									
REAJUSTE Y PRIORITY									
Cubiertas de las vías de acceso 1									
Cubiertas de las vías de acceso 2									
Cubiertas de las vías de acceso 3									
Cubiertas de las vías de acceso 4									
Cubiertas de las vías de acceso 5									
Cubiertas de las vías de acceso 6									
Cubiertas de las vías de acceso 7									
Cubiertas de las vías de acceso 8									
Cubiertas de las vías de acceso 9									
Cubiertas de las vías de acceso 10									
Cubiertas de las vías de acceso 11									
Cubiertas de las vías de acceso 12									
Terrazo									

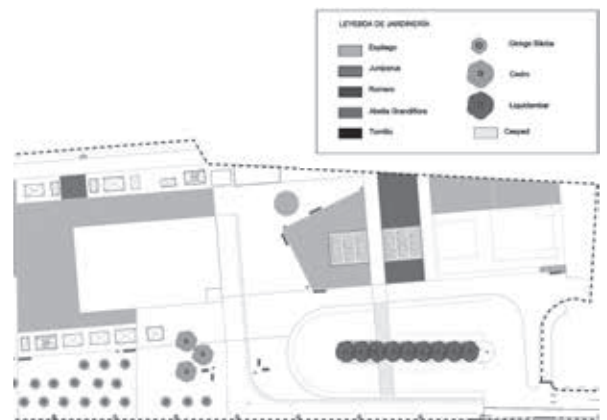
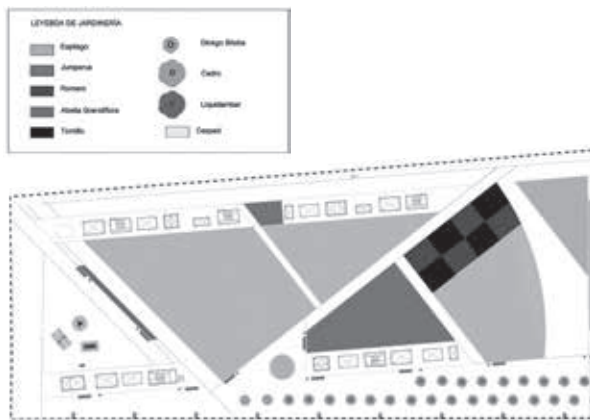
MEDIDAS ADICIONALES DE PROTECCIÓN CIVIL Y SEGURIDAD EN EL TÚNEL DE GIRONA

Nombre de la tarea	ABR '17	MAY '17	JUN '17	JUL '17	AGO '17	SEP '17	OCT '17	NOV '17	DIC '17
AGENCIACIÓN DE GIRONA									
SISTEMA DE COMUNICACIONES Y RADIOTELECOMUNICACIONES									
Guardia de las salidas de emergencia									
Protección de las salidas de emergencia									
Carreteras con salidas de emergencia									
Guardia de las salidas de emergencia									
ALIMENTACIÓN ELÉCTRICA E ILUMINACIÓN									
Guardia de las salidas de emergencia									
SISTEMA DE VENTILACIÓN									
Guardia de las salidas de emergencia									
OBRA CIVIL									
Carreteras con salidas de emergencia									
INFORMACIÓN Y PREVENCIÓN DE EMERGENCIAS									
Integración de las obras en GPS, planos y puntos de acceso									

Cronograma presentat per Adif el 25 de març de 2017. Ajuntament de Girona.

A la zona nord es van executar els treballs de pavimentació i de zones verdes, es van fer unes grades de connexió entre les sortides d'emergència i la plaça de Joan Brossa, i es va deixar preparada la rotonda d'accés de taxis, cotxes particulars i autobusos per posar l'asfalt. Després de l'estiu s'acabaria el paviment d'asfalt de la rotonda i els detalls (enllumenat, senyalització i mobiliari urbà).

El mes de juny, mentre s'enllestien els treballs a la zona nord, per fi es van iniciar els treballs per acabar les sis sortides d'emergència i edicles de ventilació que mancaven a tota l'explanada sud de la



Plànol de la zona sud. Àrea d'Urbanisme, Activitats, Mobilitat i Via Pública de l'Ajuntament de Girona.

Plànol de la zona nord. Àrea d'Urbanisme, Activitats, Mobilitat i Via Pública de l'Ajuntament de Girona.

Evolució de les obres a la zona nord (febrer de 2017). Fotografia de Josep M. Arjona i Borrego.

Rotonda de la zona nord (abril de 2017). Fotografia de Josep M. Arjona i Borrego.





Formació de les grades (juny de 2017). Fotografia de Josep M. Arjona i Borrego.

Rotonda de la zona nord (juliol de 2017). Fotografia de Josep M. Arjona i Borrego.

Primers treballs en sortides d'emergència i ventilacions de la zona sud (juny de 2017). Fotografies de Josep M. Arjona i Borrego.

llosa. També ens consta que es van iniciar els treballs de la xarxa de comunicacions dins del túnel. Totes dues tasques les va portar a terme la UTE Girona.

L'inici, al juny, d'aquestes obres interrompudes durant anys, que tenen una durada de sis mesos significa que realment es veu la llum al final de túnel, atès que sense l'acabament d'aquestes sortides i ventilacions Copcisa no podria enllestir la seva part de la zona sud.

A la tornada de l'estiu, els treballs de la zona nord se centraran en l'acabament de la pavimentació de la rotonda i en detalls d'altres paviments, a l'espera de col·locar tota la senyalització i el mobiliari urbà. Es va enderrocar el finger i, amb l'acabament de les sortides d'emergència i de les ventilacions del cantó de l'estació per part de la UTE Girona, Copcisa ja va poder iniciar els treballs de l'altra zona.

Amb l'enderroc de la passarel·la vidriada, l'asfaltatge de la rotonda posterior de l'estació i els inicis de les obres a la part sud de la llosa, es demostra la necessitat que hi havia d'eliminar aquest obstacle. S'ha de donar raó als veïns, i a l'Ajuntament de Girona, que era tota una barrera, no només visual sinó també física.



La ciutadania espera que, malgrat el petit retard ja assumit, febrer del 2018 sigui el moment del retorn del Parc Central, més si tenim en compte que l'Ajuntament té el compromís de recol·locar l'escultura d'Andreu Alfaro a la plaça d'Europa, tasca que s'hauria de fer el mateix any 2018 juntament amb una pista poliesportiva darrera de l'escultura, quan la resta d'obres ja siguin un record.

Treballs d'enderroc del finger (setembre de 2017). Fotografia de Josep M. Arjona i Borrego.

Treballs a la zona sud de la llosa (octubre de 2017). Fotografia de Josep M. Arjona i Borrego.



Estat de les obres des del viaducte l'octubre de 2017, amb el finger ja eliminat. Fotografia de Josep M. Arjona i Borrego.

Imatges virtuals de l'escultura d'Andreu Alfaro. Àrea d'Urbanisme, Activitats, Mobilitat i Via Pública de l'Ajuntament de Girona.



Vista l'evolució dels treballs, es pot dir que, després de més de nou anys, l'alta velocitat encara la recta final, que ha de permetre recuperar un parc urbà que havia estat el gaudi dels gironins i que ha estat desaparegut, envaït per maquinària, runes i pols, durant massa temps.





GRETA, els fonaments de la preservació del patrimoni arquitectònic anònim

**GRETA, Grup de Recuperació
i Estudi de la Tradició Arquitectònica**



L'associació GRETA (**Grup de Recuperació i Estudi de la Tradició Arquitectònica**) va néixer l'any 2011, quan el Col·lectiu Patrimoni —integrat per arquitectes, historiadors i altres persones sensibles als temes de la preservació del patrimoni arquitectònic a les comarques gironines— i l'Agrupació d'Arquitectes per a la Defensa i la Intervenció en el Patrimoni Arquitectònic (AADIPA) del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya van unir els seus esforços per un interès comú: la preservació del patrimoni. Així va sorgir la proposta de promoure les bones intervencions en l'arquitectura històrica i, en especial, en les architectures tradicionals anònimes que formen els pobles i les ciutats catalanes.

Durant el primer any i mig, GRETA va treballar en l'anàlisi del tractament del patrimoni arquitectònic que fan els planejaments urbanístics municipals, que són els instruments per gestionar la conservació d'aquest patrimoni i fer-lo valer. Vistes les mancances en molts dels casos analitzats, es va elaborar el document **Pautes d'ordenació dels teixits històrics**, que la Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme de la Generalitat de Catalunya ha validat com a document de criteris a tenir en compte en la redacció dels futurs planejaments urbanístics dels ajuntaments.

El 2013 es va iniciar l'elaboració del web **www.projectegreta.cat**, amb la intenció que fos una plataforma on explicar els objectius de GRETA i informar de les seves activitats i cursos. El web també és el lloc des del qual es va començar a difondre el treball d'anàlisi i de recerca dels elements i les tècniques constructives de la tradició arquitectònica. Des del 2014, l'apartat **Tècniques constructives** recull l'anàlisi dels materials i les tècniques constructives, així com les patologies més freqüents que afecten el patrimoni arquitectònic.

Conscients que per sensibilitzar tots els col·lectius que intervenen en la protecció i intervenció en el patrimoni és indispensable tenir accés a una bona formació, GRETA, juntament amb la Unió d'Empresaris de la Construcció de Girona (UEC), va iniciar l'any 2014 el **Curs de mestratge en construcció tradicional**. Té l'ob-

jectiu de preservar els oficis i transmetre els valors inherents a les tècniques tradicionals de la construcció, recuperar coneixements i oferir les eines necessàries perquè les empreses que es dediquen a la restauració i rehabilitació i els tècnics que en són responsables siguin un referent de qualitat. El primer curs impartit es va adreçar principalment a constructors i paletes que ja treballaven en obres de rehabilitació, però, poc temps després i en la mateixa línia, GRETA, juntament amb l'Escola Sert del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, va organitzar el Curs de mestratge en construcció tradicional adaptat a tècnics (arquitectes, aparelladors, restauradors...).

Cal assenyalar que la preocupació actual per la sostenibilitat i la recerca per construir amb materials i tècniques més ecològiques, pròximes, saludables i sostenibles ha portat a buscar en les tècniques tradicionals maneres de fer en què aquests valors eren inherents. Cada vegada hi ha més innovació que combina les noves tecnologies amb les tècniques tradicionals, i això obre tot un ventall de possibilitats per a la construcció del futur.

Al web de GRETA hi ha l'apartat Associats, que conté les dades de contacte de tots els associats del ram de la construcció amb diferents graus d'implicació i especialització. La idea és tenir aviat una icona que, com a distintiu, identifiqui els constructors i tècnics associats que han fet els quatre mòduls del Curs de mestratge en construcció tradicional:

Mòdul	Curs
M1	La pedra
M2	La calç, el guix i el color
M3	La terra i la ceràmica
M4	La fusta i condicionament tèrmic i acústic

1. LA PEDRA

Els temes principals que s'aborden en aquest mòdul són:

- Anàlisi geològica de les diferents roques que configuren els elements constructius del patrimoni.
- Les propietats de les diferents roques, les seves possibles patologies, els tractaments de protecció, la neteja i l'ús més apropiat de cada roca present a la zona: granit, sorrenques, calcària, etc.
- Diferents maneres de construir i d'aixecar parets segons l'època i el context cultural, eco-



Obrir un bloc de pedra amb tascons. Amb els picapedrers Enric Sala i Artur Plujà. M1 pedra UEC.

nòmic i geogràfic: mur de pedra seca, mur de pedra carejada, mur de pedra sense treballar.

- Conceptes generals de patologies en els murs: humitat, capil·laritat, eflorescència... Els conceptes de *transpirabilitat* i *impermeabilitat*.
- Morters utilitzats: morters de fang, morters de calç aèria, morters de calç hidràulica, combinacions diferents, àrids utilitzats i granulometria.
- Paviments de llosa, de còdols i soleres i formigons de calç.
- L'ofici de picapedrer.



Falsa volta en una barraca de pedra seca. M1 pedra. Escola Sert.

2. LA CALÇ, EL GUIX I EL COLOR

En aquest mòdul es tracta d'aprofundir en dos dels materials bàsics per fer aglomerants, morters de revestiments i morters estructurals: la calç i el guix.

- Tipus de calç i procés de producció: la pedra calcària, la pedra cuita, la calç viva, la calç amarada, la calç hidràulica, la calç aèria i l'hidròxid de calç. Revestiments mixtos: calç amb fang, amb guix, amb palla, amb cànem...
- Les capes dels revestiments: l'esquerdejat, la trepa, el lliscat.

- Les diferents tècniques: l'estucat en calent, l'esgrafiàt...
- La restauració i neteja dels revestiments existents.
- Els pigments naturals utilitzats a les façanes i les aplicacions d'aquests pigments amb les diferents tècniques utilitzades: fresc, pintura a la calç, tremp d'ou, etc.
- El guix tradicional com a morter en soleres i paviments i com a complement de les terres a la tàpia i als envans.



Lliscat de morter de calç sobre esquerdejat, a les instal·lacions de la UEC a Palol de Revardit. M2 calç UEC.

3. LA TERRA I LA CERÀMICA

Els temes principals que s'aborden en aquest mòdul són:

- La terra crua i cuita en la construcció.
- Coneixement de la composició de les terres a l'hora de construir una tàpia.
- Tàpia mixta: amb calç, guix, ciment...
- La tàpia: procés constructiu; propietats acústiques, tèrmiques i higroscòpiques; patolo-

gies; intervencions i precaucions; restauració.

- Envans i revestiments de fang.
- Tipus de ceràmica: tova manual, esmaltada...
- La volta ceràmica: funcionament estructural i construcció de les diferents voltes:
 - De canó, de mocador, de tartana, d'escala, etc.
 - Morters per construir la volta: guix, ciment natural ràpid, calç.
 - Patologies i restauració de la volta.



Construcció d'una volta de mocador i d'una volta d'escala, al centre de Formació de la UEC, de la mà del Mestre en volta Ramon Gurada. M3 ceràmica i terra UEC.

4. LA FUSTA I CONDICIONAMENT TÈRMIC I ACÚSTIC

En aquest mòdul es tracten la fusta i els sistemes constructius de la tradició arquitectònica:

- Classes de fusta.
- La fusta segons les diferents espècies: propietats, col·locació dels elements, patologies i condicions òptimes d'humiditat i exposició.
- Ús i tècniques actuals de la construcció amb fusta.
- La canya en la construcció de fals sostre, entrebigat i envans.



Taller d'encaixos de fusta, amb el *compagnon* Max Rutgers de Maxmadera. M4 fusta UEC.

- Les fusteries: tractaments i prestacions actuals.
- El vidre i els vitralls.

En aquest darrer mòdul també s'aborda com millorar el condicionament tèrmic i acústic tenint en compte les característiques específiques de les construccions preexistents:

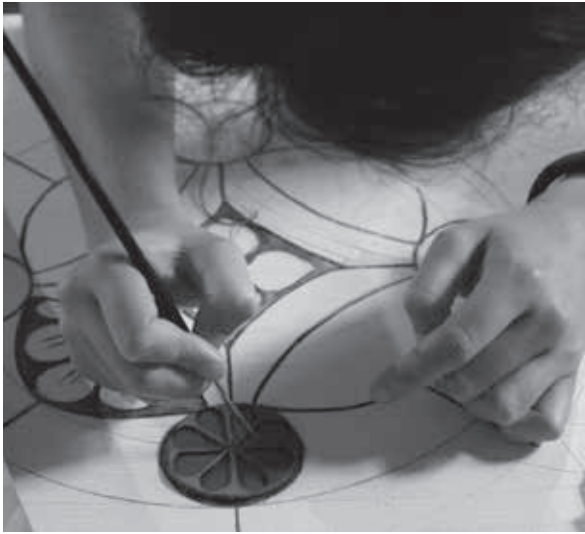
- Aïllaments sostenibles: tipus, prestacions i col·locació.
- Importància de la ventilació i la transpirabilitat per evitar humitats.
- Sistemes d'escalfament sostenibles i adequats al patrimoni existent, i aplicacions.



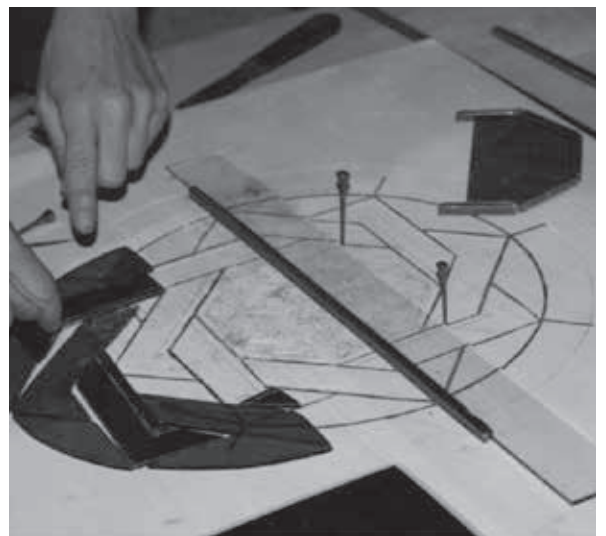
A dia d'avui han finalitzat dues edicions completes del **Curs de mestratge en construcció tradicional** amb la **UEC a Palol de Revardit** (Pla de l'Estany), amb grups d'una vintena de constructors o paletes i alguns tècnics; una tercera edició a la delegació de la **UEC de Ripoll** amb grups d'una quinzena d'alumnes (constructors i tècnics barrejats), i una edició completa també amb l'Escola Sert a Girona, amb grups d'una trentena d'alumnes, bàsicament arquitectes, amb algun arquitecte tècnic i algun restaurador.

L'any 2017 s'han fet cursos fora del marc estricte del Curs de mestratge, per poder aprofundir en diferents temàtiques, com ara el **Curs del color a les Gavarres**, ofert en col·laboració amb el Consorci de les Gavarres, sobre els pigments i les diferents tècniques cromàtiques utilitzades en la tradició arquitectònica, i també el curs **Els oficis medievals**, així com diferents tallers organitzats per encàrrec del capítol de la Catedral en la celebració dels 600 anys de la nova Catedral de Girona, amb tallers realitzats al soterrani de la Catedral sobre vitralls, pintura al fresc, l'ofici de picapedrer, etc.





A l'esquerra, el taller de vitralls amb la restauradora de vitralls Anna Santolària. A la dreta, el taller de diferents tècniques cromàtiques, pintura a la calç i tremp a l'ou. Amb la restauradora Cristina Thió de Chroma. A Can Vilallonga, Consorci de les Gavarres.



Tallers dels oficis medievals, al Soterrani de la Catedral de Girona. A l'esquerra, el taller de pintura al fresc amb les restauradores Cristina Macho i Nicola de l'Aldea. A la dreta, el taller de vitralls amb la restauradora de vitralls Anna Santolària.

Per al 2018 està previst tornar a començar el cicle del Cours de mestratge en construcció tradicional amb la UEC, començant per la pedra i seguint per la calç, amb la intenció de fer grups d'una vintena d'alumnes, amb constructors i tècnics a parts iguals. L'experiència d'aquests anys ens ha ensenyat la importància de tenir grups reduïts on arquitectes, arquitectes tècnics, restauradors i paletes o constructors es puguin conèixer i compartir inquietuds. Els grups mixtos ajuden a crear una xarxa en què tots els implicats remen en la mateixa direcció. Aquesta relació, a nivell laboral, és molt interessant.

D'altra banda, tenim la voluntat que les pràctiques en tallers i, si pot ser, en obra real, vagin agafant protagonisme. La intervenció en obra real pot enriquir molt el procés per diverses raons:

- Permet prendre un grau de responsabilitat i compromís superior al d'un assaig en taller, tant als organitzadors com als docents i als alumnes.
- Els reptes són més grans i més reals, ja que s'acosten a la casuística del dia a dia.

- El grau de satisfacció de tothom qui hi intervé és més alt.
- La feina feta reverteix en tota la societat si es tracta d'un edifici públic.
- Esdevé un exemple, s'aconsegueix més difusió i genera contagi.

Cal tenir en compte, però, que l'aprenentatge en obra real és més costós i complex: requereix un



Taller dut a terme a Monells. Mòdul 3: La terra i la ceràmica. UEC 2a edició. Restauració d'una façana de tàpia.



Taller dut a terme a la sagristia de Sant Cebrià dels Alls. Curs del color a les Gavarres. Combinant la pintura de calç, la pintura al silicat i el tremp d'ou.

projecte inicial, una planificació del temps més acurada i una despesa superior en materials i mitjans difícil de pressupostar sense conèixer prèviament quina serà l'obra a fer.

Per al 2018 s'està treballant sobre la necessitat d'incidir en l'entorn i en els exteriors de l'arquitectura tradicional, sovint maltractats i improvisats, que tenen una forta incidència en el paisatge. Per això s'està estudiant l'organització d'unes jornades per analitzar les estructures territorials (oro-

grafia, rius, boscos i camps) a l'hora de planejar els accessos, els camins o el mateix creixement dels pobles. Es tracta de repensar la disposició i els volums dels elements construïts, l'impacte de murs, coberts, tanques i paviments, la relació entre ells, i també la vegetació, les basses i les piscines, i de reflexionar sobre el disseny i els materials òptims per als espais públics i privats en un entorn rural i/o de nucli històric.

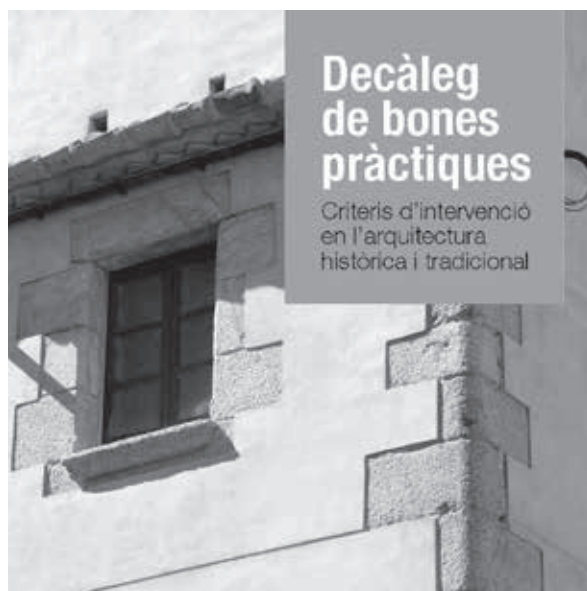


Taller de pedra seca a Palau-saverdera, de la mà d'en Modest Soy. M1 pedra, 2a edició. UEC.

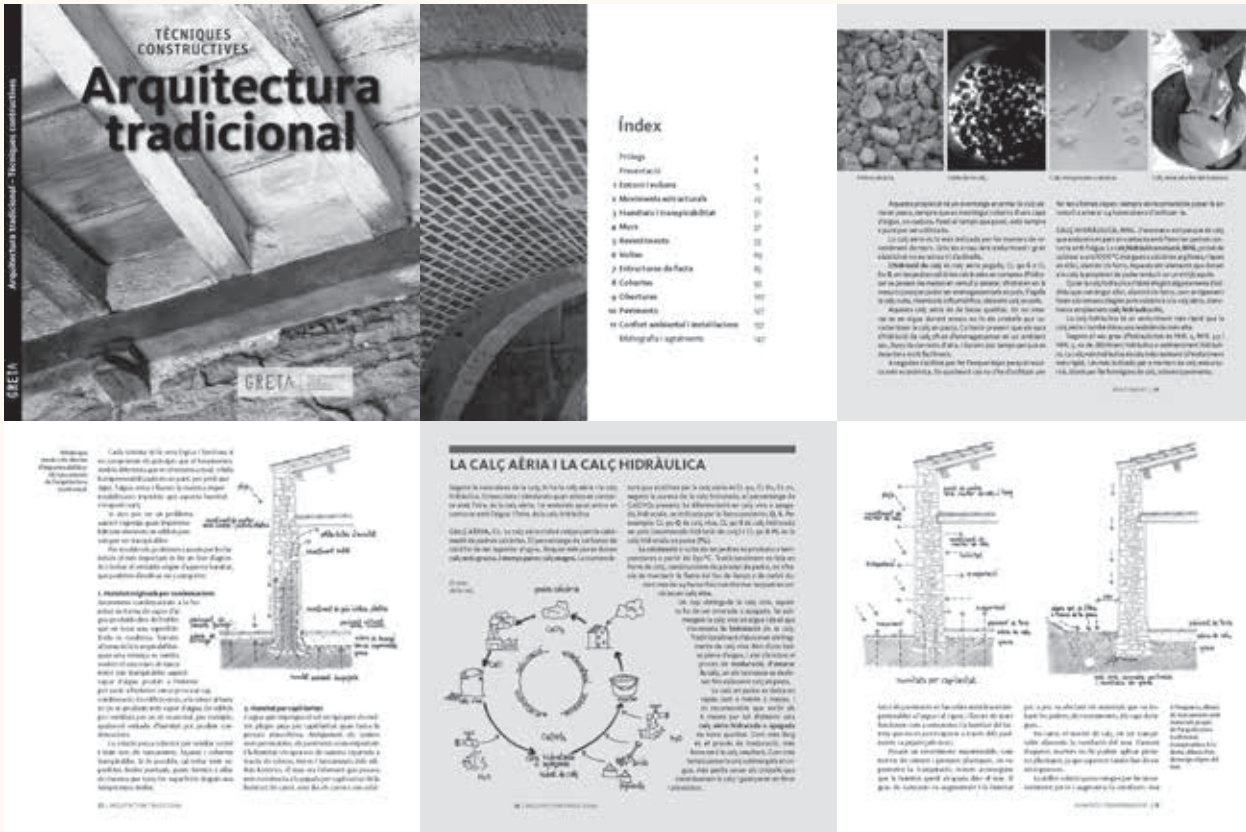
L'any 2016 GRETA publicà **Arquitectura tradicional. Tècniques constructives**, un llibre amb una descripció pràctica de les tècniques de la construcció tradicional amb l'ànim de facilitar-ne la comprensió i l'aplicació a arquitectes, constructors i propietaris. Ofereix criteris útils per dur a terme la rehabilitació responsable d'un edifici vell i, al mateix temps, preservar-ne el caràcter. Els exemples abracen tot el Principat, i en alguns casos van més enllà dins els Països Catalans. La redacció dels textos i la responsabilitat de l'edició

van ser a càrrec de l'arquitecta Olga Muñoz, amb l'assessorament dels arquitectes Carme Bosch, Rosa Cànovas i Santi Llagostera, i la col·laboració de Xavier Albertí i de l'arquitecte Josep Maria Fortià. S'hi recull tota la recerca bibliogràfica utilitzada per elaborar l'apartat de tècniques constructives del web, amb les aportacions posteriors de tots els professionals i docents que han col·laborat en les diferents edicions del Cours de mestratge en construcció tradicional: Miquel Llorens, arquitecte d'estructures; Jordi Ferrer, geòleg; Cristina Thió, llicenciada en Belles Arts; Antonia Navarro, geòloga doctora; Ramon Guarda, paleta; Carles Labèrnia, arquitecte tècnic i professor de materials a la Universitat de Lleida; Anna Santolaria, conservadora i restauradora de vitralls; Anna González, conservadora i restauradora de béns culturals; Dámaris Sarrau, arquitecta tècnica; Josep Matés, terrisser; Joan Ferrer, rajoler, i els arquitectes Alicia Dotor, Jordi Morros i Belén Onecha, entre molts altres. Les fotografies són d'Olga Muñoz, Vadó Bosch i altres autors, i els dibuixos, de l'arquitecta tècnica Montserrat Muntadas.

Prèviament, l'any 2011, hi havia hagut un treball del Col·lectiu Patrimoni, el **Decàleg de bones pràctiques. Criteris d'intervenció en l'arquitectura històrica i tradicional**, en què s'exposen els trets característics de l'arquitectura de l'entorn de les comarques gironines i les eines per intervenir-hi respectant-ne el caràcter i mantenint-los per a les generacions futures.



Arquitectura tradicional. Tècniques constructives



Portada, índex i algunes de les pàgines de la publicació del 2016: Arquitectura tradicional. Tècniques constructives.

Conclusions

L'èxit de GRETA seria obtenir una gran millora en la qualitat de les intervencions de restauració i rehabilitació de tot el patrimoni arquitectònic, per humil que fos. Això significaria que s'ha aconseguit conèixer, entendre i après a aplicar els materials i les tècniques amb què fou construït, tot preservant els oficis i recuperant habilitats i coneixements. Per extensió, aportaria també més comprensió de tot el territori i la seva revaloració. Tot plegat suposa una garantia per preservar el llegat rebut, i té l'ambició de deixar-lo en millors condicions de com ens l'hem trobat. Alhora, estem convençuts que l'impacte pot tenir també implicacions socials i de millora de la qualitat de vida, i que pot arribar a ser un referent aplicable en molts altres llocs.

Tan sols un any després d'haver-se presentat, l'associació GRETA ja té quasi cent membres en-

tre associats patrocinadors corporatius i individuals, els quals representen un ampli ventall de la societat: són constructors, empreses de materials de construcció, fundacions d'inserció laboral, tècnics (arquitectes, arquitectes tècnics, restauradors, especialistes com ara geòlegs, paisatgistes...), així com membres de la societat civil interessats en la protecció del patrimoni.

GRETA espera anar creixent a poc a poc i així poder garantir la seva consolidació com a associació implicada en la societat i el territori.

L'ENTREVISTA

Entrevista a la Il·lma Sra. Marta Madrenas, Alcaldessa de Girona

Narcís Sureda i Daunis



Després d'una etapa inicial, la revista *La Punxa*, que volia ser una eina de comunicació entre els membres del Col·lectiu i que era un tipus de publicació domèstica d'ampli abast, inicià una segona etapa a cavall de l'eufòria econòmica general que es produí a les acaballes del segle passat, en què se'n modificà la maquetació, es millorà la qualitat del paper, s'hi introduí el color i s'hi incorporaren dossiers monogràfics, centrals i reportatges amb contingut d'interès general combinats amb articles de contingut tècnic. Tot plegat, però, s'estroncà amb la forta crisi econòmica del sector de la construcció, que de retruc afectà tota la societat.

La Punxa es deixà de publicar perquè els minvants recursos col·legials havien de dedicar-se a qüestions més prioritàries. Ara que apareixen discrets signes de recuperació, la Junta de Govern del Col·legi d'Aparelladors, Arquitectes Tècnics i Enginyers de l'Edificació de Girona ha acordat revitalitzar la publicació —més que no pas *ressuscitar*, perquè mai no es va considerar desapareguda—. Així, iniciem una tercera etapa, que desitgem que s'allargui molts anys.

El Consell de Redacció va decidir incloure en el primer número de la nova etapa una entrevista a un personatge públic. I es va pensar en la Il·lustríssima Senyora Marta Madrenas, alcaldessa de Girona. La decisió tenia motius fonamentats: d'una banda, el consistori de la capital encapçala el conjunt de comarques de la demarcació que formen l'àmbit que abasta el nostre Col·legi, i, de l'altra, l'Ajuntament de Girona, com a administració municipal de més entitat dins de les nostres comarques, és, potser, el màxim perceptor de la temperatura socioeconòmica de Girona i, per extensió, de les seves comarques. I, finalment, perquè des de ja fa força anys el Col·legi manté unes més que excel·lents relacions amb l'Ajuntament de Girona —no s'oblidi que dos dels expresidents del Col·legi ocuparen càrrecs electes com a regidors i tinents d'alcalde de la ciutat—.

L'alcalde va acceptar ser entrevistada i per això li estem profundament agraïts.

—Bona tarda, Sra. Madrenas. Ha pogut fer vacances, aquest estiu? Suficients per poder carregar les piles?

—He fet sis dies de vacances, però jo ja vaig amb les piles endollades, no em calia carregar-les.

—A l'Ajuntament de Girona, en tant que termòmetre extremadament fiable per detectar la temperatura socioeconòmica de la ciutat, es detecten també discrets brots verds com els que observem des del Col·legi? Què ens en pot dir?

—Sí, i segurament no tan discrets. Tenim indicadors molt fiables del dinamisme econòmic i de l'ocupació: quaranta-vuit mesos seguits amb reducció de l'atur, i hem ja superat els índexs del 2007 i ens estem acostant als del 2008. Un altre indicador és que també s'incrementen les aportacions que, en relació amb la recaptació d'IVA, ens fa l'Estat. Això vol dir que es va incrementant també el consum, i que el dinamisme econòmic es recupera.

—L'economia domèstica de moltes persones i de moltes empreses encara és molt precària en un percentatge altíssim de casos, i se situa en el número 1 dels problemes que pateix el país, segons l'opinió de la ciutadania. Però, en el segon lloc del trist escandall, apareix la corrupció. Es destapen nous casos contínuament i en tots els àmbits: en l'empresarial, en el bancari, en el polític i àdhuc en l'esportiu. Està d'acord que aquesta xacra no és patrimoni de cap formació política o d'altra mena, sinó que va lligada als valors ètics o morals de cada individu?

—Sí, tot i que crec que, per sort, la nostra societat ha fet un canvi i cada vegada és més absolutament rebutjada l'actitud incorrecta o de frau de qualsevol persona que ocupi càrrecs de responsabilitat, des de les responsabilitats més altes fins a les més discretes. N'és un reflex la nova Llei de transparència, amb la qual encara es reduiran més les actituds il·lícites. No ens podem permetre que el nostre país toleri actituds de corrupció, i la gent n'ha pres consciència. Des de qui es vol estalviar l'IVA fins a qui vol obtenir favors.

—Els partits es jutgen pel seu ideari, però les persones es jutgen pels seus actes. Està d'acord amb aquesta afirmació?



Marta Madrenas a la sala de Junttes del Col·legi d'Aparelladors de Girona. (Foto: Jordi Tarrés)

—I tant. Però els partits també han de ser més expeditius quan detecten indicis de corrupció. Crec que, cada vegada més, és així. Fins ara no ho era tant.

—Creu que el fet que es descobreixin tants casos de corrupció i en tants àmbits diferents dins de l'escala sociopolítica i que s'aïregin els draps bruts a casa pot constituir un remei, atès que la percepció col·lectiva detecta que cada cop hi ha menys impunitat i que les corrupteles acabaran veient-se com a no rendibles?

—És clar que sí.

—La xacra terrorista ha afectat fa poc casa nostra de manera brutal. Sembla indiscutible que l'islamisme radical, amb creences perverses i actituds totalitàries i criminals, és la causa directa de l'existència d'aquesta mena de terrorisme suïcida. Però no seria més cert que l'arrel de tot plegat estaria en la manca de generositat del món occidental, en la manca d'ètica en els negocis globals del pitjor capitalisme, que posa les persones al servei dels diners, en els dese-

quilibris econòmics, en el desarrelament i en la misèria econòmica i ètica?

—És evident que no hi ha una única causa que provoqui l'acció violenta, les causes són moltes, i el primer món n'és en bona part responsable, segurament. Però el terrorisme no té cap justificació. La culpa la té la persona que comet l'acte terrorista. No ens podem atribuir la culpa en la provocació del terrorisme, ens equivocaríem en això. Cap creença ni cap doctrina ni cap sentiment no té dret a utilitzar el terrorisme com a mitjà per aconseguir les seves finalitats.

—Els radicalismes doctrinaris, de l'ordre que siguin i del signe que siguin, històricament han abocat i encara aboquen al fracàs i als desastres físics i anímics de tota mena. Atès això, creu que l'evolució és millor que la revolució?

—D'entrada diria que sí, però cal matisar. Hom assimila el concepte de revolució a un conjunt de fets dirigits a modificar un determinat estatus de manera radical i immediata amb el lema que «la finalitat justifica els mitjans», és a dir,

emprant violència i conculcant llibertats, si tot això s'escau. La revolució, és a dir, el canvi d'estatus, es pot esdevenir també a través de l'evolució. Tal és el que succeeix ara mateix a casa nostra, on es pretenen importants canvis sense emprar cap mitjà antidemocràtic ni conculcar llibertats individuals. Si la revolució deriva d'una evolució en el pensament i en les actituds, puc estar-hi d'acord.

—Enfront de la gent que pensa que els radicalismes poden ser útils en determinats moments, es podria pensar que en realitat no ho són perquè acaben imposant la seva particular «democràcia orgànica», que deriva en dictadura. Hi està d'acord?

—Sí, hi estic d'acord.

—Faria seu l'antic refrany que diu que «a so de tabals no s'agafen les llebres»?

Després d'una sincera rialla, l'alcaldeessa contesta que sí, que també.

—«Llum als ulls i força al braç»: una bonica metàfora que és desig en la lletra d'*El cant de la senyera*. Als catalans ens en cal una gran dosi si entenem que el que es desitja és una visió clara i assenyada carregada d'il·lusió vers el futur, una energia ferma i mesurada i una empena sense pors?

—No es podria descriure millor. És això, el que necessitem.

—A tan pocs dies de la data assenyalada per al referèndum i donant per fet que el celebrarem malgrat tot, creu que l'autèntic desllorigador seria una gran participació, no obstant la minva que representa l'actitud de molta gent? Què pensa que podria succeir si l'Estat impedis finalment la celebració de la consulta?

—És veritat que és imprescindible que hi hagi una gran participació, s'adquireix més legitimitat. I més tenint en compte que molts dels no partidaris propugnen l'abstenció, tot mostrant una actitud antidemocràtica. S'entén poc que amb això afirmen que defensen la democràcia. Sobre el que succeiria si s'impedís la consulta,

crec que, aleshores, s'obririen diverses opcions que fins ara no es podien posar sobre la taula. Malgrat que tinguessin un cert caire radical, aleshores s'hi podrien posar. No sé què pot passar, però segurament es plantejarien opcions més contundents.

—Creu que els catalans estem prou preparats, des de l'opció que cadascú tingui, per encaixar tant l'èxit com el fracàs de cada desig individual ateses les grans incerteses que se'ns plantegen i les possibilitats que ofereix l'actual panorama polític?

—Crec que els catalans hem fet gala d'un caràcter que ens ha permès superar moments molt durs, i els hem superat enfortits. En aquest cas, també seria així. Estem molt units socialment i som molta gent en les accions que es volen prendre. Crec que serà un camí cap a l'èxit. Molta gent en té ganes.

—És segur que els catalans som capaços de dotar-nos d'un bon govern en un estat propi i amb totes les seves estructures. Ultra els criteris polítics del govern que es formés, creu que els hauria de presidir la màxima de «no estirar més el braç que la màniga» per no haver d'abusar de crèdits, tot prioritzant els serveis bàsics enfront dels de lluïment, havent estat aquella imprudència una cosa corrent en els nostres governs, tant centrals com autonòmics?

—S'han de destinar els recursos que calguin i, si s'han de demanar préstecs i finançament, s'hauran de demanar, per això existeix aquesta figura. Però és evident que endeutar-se confiant en determinades partides o ingressos dubtosos no és assenyat. Per tant, està clar que el finançament és útil i, per tant, no s'ha de criminalitzar, però amb seny i amb certeses.

—Canviem de qüestió per anar a un tema ben gironí i molt recurrent, sobretot darrerament: la Devesa. Enmig d'estudis, plans especials, consultes, reunions, plataformes, fires, mercats, aparcaments i embolic general, i essent que les solucions efectives només poden ser a llarg termini: serà aquest Ajuntament, com aparenten uns discrets indicis, el que posarà fil a l'agulla per a la revitalització del parc, començant per



les petites operacions de manteniment i conservació, que són independents del planejament però indispensables en un parc que es vol que ho sigui?

—Sí, i crec que ja n'hem fet mostra: hem eliminat elements constructius que feien nosa i hem arranjat el vial perimetral. Així impedim que, en molt bona part, no s'utilitzi com a aparcament, i creem més espai per passejar. I tenim un objectiu proper: eliminar totalment l'aparcament a la Devesa. També confio que el proper octubre el plenari municipal aprovi el Pla especial de la Devesa.

—Un altre tema d'actualitat: Girona Temps de Flors, tot un èxit de fa molts anys. Segons sembla, enguany, a més de la fonamental aportació econòmica de l'Ajuntament a l'esdeveniment, hi ha hagut «moviments sísmics» moderats (dèiem els que fèiem de funcionaris), que semblen incidir en una millor estructuració i racionalització de tanta despesa. Serà una consolidació definitiva en el sentit d'evitar que el certamen no mori d'èxit i no se'ns escapi de les mans?

—Sí, efectivament, i hem de procurar que aquests esdeveniments, que fins i tot ens defineixen com a ciutat, tinguin la mesura perfecta. Estem treballant en això. És difícil aconseguir-ho, però hi confio.

—La unió i cohesió de cossos i forces de seguretat i de tota la ciutadania per, d'una banda, neutralitzar els terroristes i, de l'altra, prestar ajuda als afectats, ha estat una mena de prova de foc amb resultats altament positius. Prenent això com a signe de la capacitat col·lectiva de fer en positiu, podem pensar que l'aparent diversitat de criteris enfront dels actuals reptes se superarà en benefici de Catalunya?

—Sense dubte. Això només aporta riquesa, i la unificació d'esforços és una garantia d'èxit.

—Per acabar, vol afegir alguna cosa a les opinions que acaba de donar?

—Sí. Vull agrair al Col·legi la feina que fa, que moltes vegades és poc agraïda. Des de les institucions coneixem bé com us dediqueu a la

formació i com teniu cura de la deontologia, i aquestes coses reverteixen en el consumidor de forma directa. Per a vosaltres ha de ser un orgull fer-ho de forma voluntària, constitueix una bona defensa de l'actuació dels col·legis professionals, que no només es manifesten imprescindibles per avalar la tasca professional i proporcionar serveis als col·legiats, sinó que també garanteixen el servei que rep el consumidor. En això sou capdavaners i en això heu de dedicar permanentment l'esforç, tal com ho esteu fent.

Moltes gràcies, alcaldessa, per haver-nos dedicat un espai de la vostra agenda, segurament molt atapeïda, sobretot en aquests dies plens d'esdeveniments, sorpreses, ensurts, mentides i rialles, angúnies i esperances, injustícies i il·lusions. Un temps que ens heu dedicat i que és un retall d'uns dies que, sens dubte, seran històrics.

Només em resta —la Junta de Govern així ho ha manifestat— posar a disposició de l'Ajuntament de Girona la nostra revista i casa nostra, que també és una icona gironina, per a tot allò en què puguem ser d'utilitat.

100 anys de la casa Teixidor o de La Punxa

Ernest Oliveras i Aumallé
Arquitecte tècnic



1980. Restauració de la casa Teixidor, coneguda com La Punxa per instal·lar-hi la seu del Col·legi d'Aparelladors i Arquitectes Tècnics. Ajuntament de Girona. CRDI (Autor desconegut)

Ara que acabem d'entrar al 2018, és bo recordar que enguany la casa de La Punxa complirà cent anys de la llicència d'obres. Ara fa un segle, el 4 de juny de 1918, l'industrial gironí Alfons Teixidor va sol·licitar l'autorització per construir uns grans magatzems i una casa de lloguer, permís que fou concedit el dia 22 d'aquell mateix mes. El projecte va anar a càrrec de l'arquitecte gironí Rafael Masó, que en aquells moments es trobava en la plenitud de la seva trajectòria professional. L'obra va veure la llum entre els anys 1922 i 1923, tot i que encara no s'ha trobat cap document relatiu a l'acabament de les obres.

Cal destacar que, en la sol·licitud, Teixidor va fer esment del «desig de aliviar en lo possible aquesta terrible crisi de treball que tant flagella a la clase obrera...», un anhel que trobava la seva explicació en el context històric contemporani: la Primera Guerra Mundial va portar uns guanys ràpids amb l'especulació, però també va significar anys de crisi i escassetat de tot tipus, sobretot de matèries primeres com el carbó o la farina, a més de ser nucli de vagues i lluites obreres. Tot i aquest embolcall històric, el projecte va tirar endavant a tocar de la Farinera Teixidor i ben a prop de l'estació del tren: el carrilet d'Olot tenia l'estació just al costat de La Punxa i feia pocs anys, des del 1911, que la línia ferroviària que unia Girona i Olot estava en funcionament.

L'agost del 1973 es van enderrocar els cinc xalets de la urbanització Teixidor situats al costat de La Punxa. Aquest fet va motivar multitud de queixes, moltes de les quals provinents de la delegació del Col·legi d'Aparelladors, col·lectiu que va esdevenir col·legi propi el 21 de juny de 1977. La Junta de Govern d'aleshores, presidida per Joan Gelada, va denunciar l'abandonament de l'edifici i el va acabar adquirint l'any 1979 per, tot seguit, iniciar una rehabilitació que va finalitzar el 1982, any en el qual es van inaugurar les noves oficines del Col·legi d'Aparelladors de Girona. Mai sabrem del cert quin hauria estat l'avenir de La Punxa si el Col·legi no hagués esdevingut un col·lectiu propi i independent.

Més endavant, l'any 2006, es crea la Fundació Rafael Masó, una entitat cabdal per conservar, divulgar i donar a conèixer una important obra que, més enllà de l'arquitectura, també inclou dibuixos

de disseny de mobles o làmpades, entre molts altres elements. Per a molts, aquest ha estat un descobriment important, ja que a voltes la memòria és molt curta i sovint no donem importància al que ens és més pròxim. És per això que, en els seus pocs anys d'existència, la Fundació ha desenvolupat una tasca digna de reconeixement.



1973/08/27. Les restes dels xalets Teixidor, obra de l'arquitecte Rafael Masó, vistes des del carrer Ibèria i des del carrer Santa Eugènia. Foren enderrocats il·legalment la matinada del 27 d'agost del 1973, quan s'estava tramitant la seva inclusió al catàleg d'edificis d'interès històric-artístic. Al fons, la Casa Teixidor, coneguda popularment com La Punxa. Ajuntament de Girona. CRDI (Autor desconegut)

D'altra banda, també vull destacar que, després de cent anys, la casa de La Punxa segueix sent una obra moderna, apta per a les oficines col·legials i totalment funcional. És important que les ciutats sàpiguen mantenir l'equilibri entre els edificis que fan ciutat i la conservació de la nova arquitectura d'avantguarda. I és que a vegades només ens quedem amb els quatre edificis públics, com ara l'Ajuntament o la Catedral, i deixem els edificis privats en un segon terme.

En aquest sentit, Girona ha estat sempre zelosa de vetllar pel seu patrimoni. Sense anar gaire lluny, l'any 1975 es va editar un número de la revista CAU, sobre la ciutat, que s'atrevia a fer públiques les vergonyes acumulades durant els anys de la dictadura. En aquella edició, que va causar un gran impacte en la societat gironina i no giro-nina, hi van col·laborar Ernest Lluch, Quim Nadal o Josep Miquel Abad, entre molts altres autors.

Al cap de 25 anys, l'any 2000, el número es va reeditar amb un conjunt de fotografies del desenvolupament urbanístic de Girona. En la presentació de l'obra, l'alcalde de llavors, Quim Nadal, va dir: «Hi ha la constatació d'un canvi evident. D'una ciutat endreçada, amb més ordre, amb nous horitzons, amb un futur possible i engrescador. Una ciutat que ha sabut col·lectivament desfer-se del fatalisme i de la grisor imperant del 1975».

El Col·legi d'Aparelladors també hi ha posat el seu granet de sorra. N'és un exemple la recuperació de La Punxa, un edifici que es va posar a disposició de la societat gironina i que llueix una sala d'actes i d'exposicions que ha estat oberta a la ciutat i on es fan molts esdeveniments que van més enllà de les activitats col·legials pròpies. I això és bo.

Després d'una colla d'anys de desenvolupament globalitzat en el qual els edificis vells no tenien lloc, ara es torna a donar valor a la rehabilitació i recuperació de bells edificis (sí, amb be alta), que són els que fan ciutat. A Girona, de fet, hi ha molts exemples de la importància de recuperar edificis: un és l'edifici del rectorat de la Universitat de Girona, Les Àligues, que de ben segur ha ajudat a donar vida al Barri Vell i a l'entorn de la Catedral sense deixar de banda, naturalment, que la Universitat disposa de tot un campus nou de trinca amb edificis d'avantguarda que també fan ciutat.

Un altre exemple, aquesta vegada més recent, el trobem en l'edifici de la Generalitat de Catalunya, al bell mig de la ciutat, una obra molt ambiciosa en la qual han tingut cabuda la conservació i readaptació d'un antic hospital i el nou conjunt d'oficines. Sigui com sigui, aquest equilibri sempre és difícil d'aconseguir; si no, només hem de recordar el cas de la Torre Eiffel de París, considerada un sacrilegi durant la seva construcció i que actualment és la icona de la ciutat.

Ara bé, en aquests gairebé quaranta anys que el Col·legi d'Aparelladors ha estat el propietari de La Punxa, no tot han estat flors i violes. El 14 de juliol de 2006 un llamp va impactar a la torre de l'edifici i el va malmetre, fet que va obligar a realitzar una important rehabilitació, amb un resultat totalment satisfactori.

Aquesta tasca de rehabilitació, de posar-se al dia i renovar-se, és precisament la cultura que cal destacar. En aquest sentit, darrerament s'ha canviat tot el sistema de climatització de La Punxa per tal de guanyar en eficiència i sostenibilitat. Encara caldria, no obstant això, canviar les obertures de fusta per unes de noves.

Si no fem res, l'edifici acaba emmalaltint i, ja se sap, mala peça al teler. El col·lectiu d'aparelladors som molt conscients de la importància del manteniment, que no s'ha de considerar una despesa sinó una inversió. Al cap i a la fi, a la llarga resulta més barat mantenir que reparar, i l'edifici es manté operatiu i al servei de la comunitat.

En aquests treballs de rehabilitació, precisament, és cabdal conèixer com es va fer i com funciona un edifici i el seu sistema constructiu. En molts pobles de les comarques gironines, per exemple, hi ha els conjunts de les anomenades «cases barates», edificis que tenen un sistema estructural format per voltes de quatre punts construïdes amb un sol gruix de rajol perforat. No és fàcil trobar avui dia un paleta que domini aquesta tècnica i, per tant, les intervencions en edificis construïts amb aquest tipus de volta es fan especialment complexes. És per això que cal constatar la rellevant cultura de l'obra de fàbrica amb un format dels rajols pròpia que ha tingut sempre Catalunya; una cultura, d'altra banda, pràcticament desapareguda.

Tot aquest conjunt de treballadors i artesans massa vegades anònims són, en definitiva, els artífexs de les construccions que veiem a les ciutats. Sense anar més lluny, avui admirem el ferro forjat de Cadenas en l'obra de Rafael Masó, les escates de ceràmica de La Punxa de l'obrador de La Gabarra de la Bisbal o tota la tradició dels mestres d'obres, dels quals els aparelladors d'avui som hereus.

Dit això, no hem de caure en la melangia que tot temps passat fou millor. Al contrari: les condicions laborals i de seguretat en el treball són infinitament millors avui que quan es va començar La Punxa ara fa cent anys, així com la qualitat de vida. També ha fet un gran salt endavant l'eficiència dels edificis, que encara serà millor en el



1977/03/16. La Casa de La Punxa vista des del carrer Ibèria després de l'enderroc dels xalets. La nau industrial annexa serà enderrocada posteriorment. Ajuntament de Girona. CRDI (Autor desconegut)

futur, i la cultura de la sostenibilitat va creixent dia a dia.

És per tot això que posem d'exemple la casa de La Punxa, un edifici singular que en el decurs dels seus cent anys de vida ha viscut tot tipus de canvis però que encara avui exhibeix la seva bellesa pretèrita i, alhora, la comoditat i les prestacions que requereix un edifici d'oficines actual. De ben segur que tots els que van intervenir en la seva construcció, des del propietari fins a l'arquitecte, passant pels artesans i els treballadors, estarien plenament satisfets que aquella obra iniciada fa un segle continui brillant i donant servei a la ciutat. És la constatació que la feina ben feta té futur. Cap de nosaltres, al cap i a la fi, no podrà comprovar com es comportaran els edificis que hem anat construint al llarg de la nostra trajectòria, si han assolit aquest estatus d'edifici que cal conservar i que segueix viu i en plenitud de forma.

Que aquest centenari serveixi, doncs, per fer una crida a la cultura de la rehabilitació, a ser

capaços, com a professionals, d'adaptar els edificis que ens hem trobat fets a les necessitats de vida actuals, tant des del punt de vista tecnològic com pel que fa a la vessant humana. Si les ciutats han anat creixent en forma de taca d'oli i han ocupat terrenys fèrtils i a voltes que es mereixen protegir, ara ja es comença a parlar de tornar als centres històrics, a no malmetre més territori i créixer cap endins.

Avui es considera un luxe poder anar a la feina a peu. Si fa pocs anys els centres eren poc agraïats per viure-hi i la ciutadania preferia traslladar-se a les noves urbanitzacions, avui aquesta mentalitat està canviant, però no ens podem permetre que de tant en tant caigui algun edifici d'algun centre històric massa abandonat.

Ara ens toca celebrar aquest centenari i treballar dia a dia per tal que els que venen darrere nostre puguin celebrar, també, el segon centenari de La Punxa i de tants altres edificis que formen el paisatge urbà de la ciutat.

L'Escala: un passeig de pedra i cor

Joan M. Pau i Negre
Arquitecte tècnic



No cal remuntar-se a les històriques fotografies de Valentí Fagnoli (1885-1944) per veure com ha canviat el port de l'Escala. No fa gaire anys que les barques reposaven a la sorra i els cotxes circulaven per l'entorn.

Qualsevol canvi comporta sacrificis. Allò que és vell sempre té, com a mínim, un valor sentimental que forma part de la nostra vida, com una pell que ens protegeix de canvis bruscos, no sempre imaginats i potser difícils d'acceptar a priori. Molts artistes, també arquitectes, han creat obres que sovint no han entrat a la història per la porta gran. Cal que passin dies, a vegades anys, perquè la seva obra sigui compresa, acceptada i valorada.

Però les notícies bones i les no tan bones arriben pertot i per tots els mitjans. El que no es pot aconseguir és l'apreciació objectiva, que només és vàlida si s'ha vist i palpat amb tots els sentits a l'aguait d'intentar entendre per estimar.

Un matí tardoral d'una tranquil·litat i tebior excel·lents, entre tempesta i tempesta, m'ha complagut de desplaçar-me fins a l'Escala per conèixer i trepitjar el seu front de mar o passeig marítim en el sector del nucli antic. Val a dir que, sense voler-ho, venia condicionat per comentaris de premsa i també verbals no sempre amables — alguns declaradament adversos— sobre l'actu-

ció urbanística que s'hi ha portat a terme per iniciativa de l'Ajuntament.

Tot comença el 2014 amb la primera fase del projecte d'urbanització (a la platja de les Barques o port de l'Escala) de l'arquitecte Carlos Ferrater, amb Josep Mariné com a tècnic responsable i Lluís Bedós com a col·laborador. La segona fase (plaça de la Punta i entorn del Port d'en Perris), del 2016, tenia l'esperit originari de Ferrater, i hi havia l'arquitecte Gerard Oliver com a autor i Xavier Frigola Mercader, enginyer de camins, com a redactor. Els dos projectes enllacen perfectament, al meu entendre, i culminen una actuació llargament desitjada.

Però una obra correctament resolta representava una posada en escena que, en aquest cas, obligava a molts enderrocs i adaptacions per les construccions existents. El compliment de la legalitat per la seva situació de franja litoral i la consecució d'una millor integració urbanística eren ja un repte. «És un mirador de 360 graus», deia Ferrater. I per evitar destorbs, inclosos els visuals, calia «eliminar trossos de paviment, murs, aparcaments, circulació rodada... i tot tipus d'elements que distorsionaven la qualitat geogràfica, paisatgística, climàtica i ambiental d'aquesta zona». Tot això s'ha complert a bastament amb la supressió de les bar-



Vista general de la platja de les Barques o port de l'Escala. (Foto: Joan M. Pau)



Port d'en Perris i passeig marítim. (Foto: Joan M. Pau)



Mirador de la Punta. Foto: Joan M. Pau)

res arquitectòniques i la millora de la viabilitat dels vianants. Amb la recuperació del paisatge comença l'encert del projecte, superant el que és estrictament legal.



Platja de les Barques i plaça de la Punta. Foto: Joan M. Pau)

És fàcil imaginar que un resultat tan harmònic i coherent —jo diria que és com un gran escenari per sentir-te espectador d'una naturalesa corrent— ha d'haver comportat moltes hores de vetlla per dissenyar-lo i molta cura en l'execució. El minimalisme dels materials emprats —grans lloses de pedra granítica gris i llambordes de formigó del mateix color— en dies ennuvolats i de calma es confonen i són d'un mimetisme total amb l'aigua del mar. Les rampes suaus i el graonat còmode conviden a moure's per l'espai teatral buscant els millors angles per copsar la bellesa de l'entorn o les vistes llunyanes.

Quan un estigui cansat de caminar o saturat de tanta bellesa, pot asseure's a les grades de la platja de les Barques o a les del port d'en Perris i esperar que comenci l'espectacle: ballada de sardanes, cantada d'havaneres, arribada d'una barca, el banyista més matiner, dotzenes de turistes... o un mar agitat pel vent que, en començar a bufar amb força, canvia el paisatge. Ens ho recorda l'escultura del passeig: la dona d'un pescador, amb el fillet en braços, espera



Grades de la platja de les Barques. Foto: Joan M. Pau)

la tornada del mar, que lluita contra el temporal. Però els projectistes, bons coneixedors del país, saben de tempestes, de mar enfurismat, de pluges torrencials que esvaloten les aigües

del mar i les de terra en impetuosa lluita. No ens hem de preocupar: el bon funcionament dels desguassos de les aigües salades i dolces està més que previst i estudiat per tornar-les a mare superficialment i per gravetat.



Grades de la plaça de les Barques o port de l'Escaló i antigues pilones. Foto: Joan M. Pau)

El front de mar del nucli antic escalenc val una visita per escoltar la remor del mar en hores tranquil·les o no tan tranquil·les, respirar la salambor amb els ulls clucs impregnats de vistes meravelloses asseguts en els bancs de pedra de bon disseny. És veritablement un passeig de pedra i cor. Pedra per aconseguir la durabilitat; bon cor, el de l'arquitecte Ferrater, que a més d'haver ardonit un projecte l'ha fet gratuïtament.

PARLEM DE...

Els meus carrers: carrer de la Força

Narcís Sureda i Daunis



Des de fa una colla d'anys, la majoria de gironins coneixem l'entitat històrica del carrer de la Força, que manté la traça medieval i àdhuc la de la romana Via Augusta i que se'ns presenta com l'espina dorsal de l'antic call jueu.

Fins ben entrats els anys setanta del segle passat, però, tot això només ho coneixien els historiadors i uns quants erudits més; la immensa majoria de gironins ho ignoraven completament, i el de la Força era un carrer quotidià per a una part de la ciutadania i un carrer pràcticament oblidat per la resta, que ja feien prou si hi circulaven o si l'utilitzaven un parell o tres de cops l'any.

Era un carrer quotidià per a un grup relativament nombrós, en què situaríem en primer lloc els estadants i després els canonges i altres clergues adscrits a la Catedral, les monges escolàpies o les del Cor de Maria i les seves alumnes, els professors i els alumnes de l'institut, i els escassos usuaris i treballadors de l'Audiència Provincial. Fora d'aquestes persones, la resta de gironins només hi circulaven quan hi havia algun esdeveniment a la plaça de la Catedral o a la mateixa Catedral.

Aquests esdeveniments tenien lloc amb molta més freqüència que ara, però no ultrapassaven la mitja dotzena d'ocasions, en què destacaven les processons de Corpus, de Setmana Santa i de les Fires. Aquesta darrera, amb menys intensitat, perquè les celebracions es feien a l'església de Sant Feliu i la gent, aleshores, utilitzava el camí de les Ballesteries. Fora d'aquestes ocasions, les altres eren circumstancials i, llevat dels rectors de poble que visitaven periòdicament el Palau Episcopal i els usuaris habituals ja esmentats, la resta de gironins només coneixien l'existència del carrer, però no el vivien.

En les èpoques pretèrites de la postguerra, el carrer, a primer cop d'ull, podia semblar igual que ara, però no era ben bé així: acollia una certa vida de barri. No hi mancaven les botigues de queviures. Ja en trobàvem una al carrer de Carreras Peralta, que és com un antecedent del de la Força. Però Força amunt n'hi havia dues més. Eren botiguetes d'aquelles en què es podia trobar un xic de tot, sobretot articles de primera necessitat.

A la placeta del Correu Vell, pujant a l'esquerra, l'edifici de la cantonada de ponent encabia, als baixos, l'agència Cànovas, una mena de lloc de peregrinatge per a molts gironins i gent de les rodalies.

A l'edifici del davant i fent també cantonada, però en aquest cas amb les escales del carrer del Doctor Oliva, hi havia una de les impremtes més conegudes de l'època (de la mateixa categoria n'hi havia un parell més). Un rètol emmarcat en una decoració de fusta, a la moda del segle XIX, anunciava el nom del propietari: Salomón Marques. De fet, el Sr. Salomó havia estat el propietari de l'establiment, però aleshores ostentava la propietat el seu fill Ramon Marquès, una persona molt coneguda a Girona. La seva condició d'empresari no el privava d'estar molt sovint de broma, una broma de caràcter anglès i molt fina. Se'l veia sovint estintolat en el brancal de la porta i saludant els vianants. Era un gran excursionista i soci preeminent del Grup Excursionista i Esportiu Gironí, on formava part d'una divertida colla. Per entrenar-se solia pujar i baixar sovint dels Àngels. El destí va fer que morís sobtadament, ja gran, mentre sojornava en aquell santuari.

Durant molts anys, en iniciar la pujada de la Força he trobat a faltar la figura simpàtica d'en Ramon Marquès.

Anem pujant.

Després de la magnífica façana de la Casa Ribas i Crehuet —obra de Rafael Masó—, hom començava a percebre una intensa olor de xocolata. I és que en un local de planta baixa —avui convertit en dependències del Museu d'Història dels Jueus— hi havia una petita fàbrica de xocolata de la confiteria Puig.

Després de les dues finestres de la «fàbrica de xocolata», s'obre un portal que dona a un pati des del qual es pot accedir a una escala d'habitacles, i també al vestíbul del Centre Bonastruc Ça Porta, que acull el Museu d'Història dels Jueus, que té les sales principals al primer pis. En aquest primer pis s'hi encabí durant molts anys i des de la seva inauguració l'emissora EAJ-38 Radio Gerona, la qual, en la postguerra, fou la



Plaça del Correu Vell. Foto: Mia Masgrau)

més notable distracció domèstica dels gironins. A molta gent com jo li va permetre escoltar per primera vegada Antonio Machín, Bonet de San Pedro, Nat King Cole, Gaietà Renom o l'Orfeó Català. Les veus inoblidables de Joan Viñas, Francina Boris, Jordi Homs o Jaume Teixidor servien les notícies (les no censurades), els esdeveniments socials, els concursos i els anuncis de productes locals. Un quadre escènic força reeixit oferia petites obres de teatre llegit o programes com Resurrexit, que, precedit d'un repicar solemne de campanes, s'emetia els dissabtes al vespre. Les campanes s'interrompien i la veu pausada i solemne d'un joveníssim Narcís-Jordi Aragó deixava anar el títol del programa. Les veus de Josep M. Capella, Baldomer Gudayol, Anna Donato, Joan Ribas i d'altres que ara mateix no recordo construïen aquella discreta distracció. De l'edifici la gent en deia *L'emissora* i poca gent sabia a quin número de carrer corresponia.

Davant per davant, pujant a l'esquerra, al primer pis d'un edifici amb un magnífic pati i una no menys magnífica escala de pedra, s'hi ubicaven

les dependències militars de la «caja de reclutas».

Un xic més amunt, a la dreta, després d'una botiga de mobles vells (en el lloc on avui hi ha la botiga del Museu d'Història dels Jueus) i en els baixos de la casa recentment rehabilitada de Maria Gay hi havia una taverna. Una taverna autèntica de les que havien pres el nom llatí d'establiments semblants del temps dels romans, d'aquelles en què el producte principal de consum era el vi, acompanyat o no d'alguna cosa per menjar (la tapa). D'aquelles que, en passar-hi pel davant, no era difícil percebre uns sorollosos càntics poc o molt desafinats o unes acalorades discussions. Tot plegat, proferit per autèntics «homes de les tavernes». El propietari tenia per malnom *El cojo* i, naturalment, l'establiment era *La taberna del cojo*.

Un xic més amunt i a la mateixa mà dreta, tot fent cantonada amb la placeta on s'inicien les escales de la Pera, se sentia el rítmic anar fent de la maquinària de la impremta Franquet, es-

pecialista en cartells de toros i altres de semblants, tot i que allí s'hi imprimia de tot (ara hi ha un restaurant).

Després d'unes cases de veïns hi havia un dels tallers artesanals més notables de Girona. Era un local que no semblava gaire gran però on hi cabia tot. Entre estris, taulells, cuiros i premses, apareixia un home que vestia una bata blava, portava un fi bigotet i unes ulleres abaixades fins a la punta del nas. Discret, amable i educat, atenia la clientela amb un tracte exquisit. Feia autèntiques meravelles enquadrant tota mena de llibres: volums de totes mides amb cartró, couro, vitel·la, etc. i lletres estampades d'or o de qualsevol color. Ell era la segona generació en el mateix ofici —em sembla recordar, encara, el seu pare—. Algun dels seus fills inicialment seguí la tradició, però no trigà a aparèixer la impremta Palahí, que ha estat l'hereva de la tradició familiar en el nom i en el ram del llibre.

Davant de can Palahí hi havia l'Institut Nacional de Enseñanza Media de Gerona, freqüentat per una gran quantitat d'alumnes de Girona i la comarca, que hi patiren els exàmens i les revàlides, es fumaren el primer cigarret, feren la primera campana, es fixaren per primera vegada en una noia i, sovint, construïren amistats per a tota la vida. Eren alumnes d'uns singulars professors —anomenats, aleshores, catedràtics—, que ho eren tant per la seva erudició com pels seus costums o tics. El Dr. Sobrequés, el Dr. Gener (En Pitu Sèpia), el Sr. Florit, mossèn Costa Negre, la Srta. Fustagueres, etc. Era un edifici important en el seu continent i en el seu contingut, i encara ho és perquè és la seu del Museu d'Història de Girona, de l'Arxiu Històric de la Ciutat —amb la seva magnífica biblioteca— i del Centre de Recerca i Difusió de la Imatge.

A la placeta on hi havia l'entrada principal de l'Institut, al fons i en el lloc on avui hi ha una botiga d'antiguitats, hi havia l'anomenat Centre Cultural, anteriorment anomenat L'amistat. Sota els auspicis de les antigues Congregacions Marianes, que penjaven de la Companyia de Jesús, aquests locals amb el seu bar, els seus billars i el seu teatre constituïen l'esbarjo dels congregants, que en la immediata postguerra havien estat molts. A l'interior de l'actual botiga encara

queden les restes del teatre, amb un primer pis i tot un escenari de dimensions prou notables en la boca, però poc profund, que durant molts anys serví per representar Els pastorets, funcions on debutà el mestre Ortega Monasterio, que de jove feia el paper d'àngel sant Miquel. Segons sembla, cantava molt bé i rebia lliçons de música de mossèn Francesc Geli, que, temps a venir, seria organista de la Catedral. El meu pare hi feia de pastor còmic.

El final del carrer de la Força és espectacular, sobretot per a qui hi circula per primera vegada si és foraster.

Després d'un tros a peu pla, s'entra, de cop, a la plaça de la Catedral. És un cop teatral difícil d'expressar, però això ja no seria el carrer de la Força.

El carrer de la Força era molt tranquil, tot i que el trànsit de vehicles hi era lliure. Però es tornava bulliciós, molt bulliciós, en dos moments dels dies feiners: al voltant de l'una del migdia i al voltant de les set de la tarda. Eren les hores de sortida dels alumnes de l'institut, de les escolàpies i del Cor de Maria, que eren tres dels centres docents més concorreguts de Girona.

Llevat de l'alumnat de l'institut, que era un centre mixt, els alumnes dels altres centres —reforçats pels dels Maristes, que en bona mesura també baixaven per la Força després de donar la volta per la plaça dels Apòstols— baixaven alegres i contents no només perquè s'havien acabat les classes, sinó perquè baixant per la Força i en la posterior passejada per la Rambla es podien produir apropaments entre els dos sexes. I de moments d'aquells, aleshores, n'hi havia ben pocs.

En aquest sentit, sí que el de la Força era el carrer de tots els estudiants de la ciutat que freqüentaven els centres de la part alta del Barri Vell.



Un compte Pensat per tal que els autònoms, els comerços, els despatxos professionals i les petites empreses es facin grans.

Compte Expansió Negocis Plus PRO

1 / 6

Aquest nombre és indicatiu del risc del producte. Així, 1/6 és indicatiu de menys risc i 6/6 és indicatiu de més risc.

Banco de Sabadell, S.A. es troba adherit al Fons Espanyol de Garantia de Dipòsits d'Entitats de Crèdit. La quantitat màxima garantida actualment pel fons esmentat és de 100.000 euros per dipositant.

Bonifiquem la teva quota de col·legiat

10%	+	0	+	Fins a	20€ mes	+	Gratis
de la teva quota de col·legiat màxim 50 euros*.		comissions d'administració i manteniment. ¹		bonificació de l'1% en l'emissió de nòmines i assegurances socials, abonament efectiu a partir del 3r mes. ²			Servei Kelvin Retail, informació sobre el comportament del teu negoci. ³

Truca'ns al **900 500 170**, identifica't com a membre del teu col·lectiu, organitzem una reunió i comencem a treballar.

* Abonem el 10% de la quota de col·legiat, amb un màxim de 50€ per compte, per a quotes domiciliades en un compte de la gamma Expansió, per a nous clients de captació. La bonificació es fa un únic any per a les quotes domiciliades durant els 12 primers mesos. En aquest sentit, es compta com a primer mes el de l'obertura del compte. El pagament s'ha de fer en el compte el mes següent als 12 primers mesos.

- Rendibilitat 0% TAE.
- Si hi domicilies conjuntament l'emissió de nòmines i assegurances socials, a partir del tercer mes de l'obertura del compte, et bonifiquem l'1% amb un màxim de 20 € bruts/mes. El primer abonament s'efectuarà durant el quart mes a partir de l'obertura del compte i es calcularà prenent com a base els càrrecs del tercer mes realitzats en concepte nòmina i assegurances socials. Els següents processos de revisió/bonificació es faran mensualment.
- Comptaràs amb un servei periòdic d'informació actualitzada sobre el comportament del teu comerç, els teus clients i el teu sector, per ajudar-te en la presa de decisions. També t'oferim el TPV en condicions preferents.

Aquestes condicions es mantindran mentre es compleixin els requisits establerts en el contracte:

-Tenir un ingrés regular trimestral per un import mínim de 10.000 euros (se n'exclouen els ingressos procedents de comptes oberts en el grup Banc Sabadell a nom del mateix titular).
-I complir, com a mínim, dos dels requisits següents: un càrrec en concepte d'emissió de nòmina, un càrrec en concepte d'assegurances socials, un càrrec en concepte d'impostos o dos càrrecs en concepte de rebuts. En cas que el titular sigui un comerç, és un requisit obligatori disposar de TPV amb la nostra entitat. Es consideren comerç a l'efecte de la contractació d'aquest compte els que figuren en el llistat publicat a www.bancsabadell.com/compteexpansionenegocisplus.

Aquests requisits són de compliment mensual, de manera que si al tercer mes no es compleixen aquestes condicions, automàticament el Compte Expansió Negocis Plus PRO passarà a ser un Compte Professional.

sabadellprofessional.com

Captura el codi QR i
coneix la nostra news
'Professional Informa'





Schindler Digital Plan

El portal de diseño para arquitectos

El portal de Schindler pensado para ayudar al arquitecto en la planificación de sus proyectos. Con solo unos clics proporciona las recomendaciones que más se ajustan a tus necesidades y ofrece una especificación completa de productos de transporte vertical, con un croquis detallado que podrás descargar para incluirlo en tus planos. **¿Tienes un proyecto? Tenemos la solución.**



Planificación
guiada



Catálogo
de productos



Generación de
especificaciones
de producto



Estudios
de tráfico



Última tecnología
de visualización



Descarga
de planos



Módulo de diseño
de interior de cabinas



Planificación
de escaleras y
andenes móviles

Novedades



Entra en <https://digitalplan.schindler.com/>
y comprueba cómo funciona
Si necesitas más información llámanos al 916 576 000



Schindler Cataluña Norte

Mossen Jacint Verdaguer, 63. 08304 Mataró, Barcelona
Tel.: 937 570 920

Schindler Tu Primera Opción
www.schindler.es



Schindler