

Girona i el tren d'alta velocitat

Jaume Feliu

La primera sortida del 2013 de la Societat es va portar a terme el dissabte setze de març a la ciutat de Girona. Tenia com a principal motivació el coneixement de les novetats sorgides arran de l'arribada del tren d'alta velocitat, com ara els espais de la nova estació ferroviària o les estratègies territorials que s'han emprès per aprofitar les potencialitats del nou servei de transport. A més, la sortida també tenia la finalitat de fer un reconeixement del territori urbà de Girona per contextualitzar la informació i les reflexions al voltant de la nova infraestructura i, com no, per retrobar-se amb els nous i vells espais emblemàtics de la ciutat. Podem considerar que la sortida va tenir un bon èxit d'assistència, amb quaranta-cinc participants i que els actes preparats van ser de l'interès dels socis i les sòcies de la Societat. Només el temps ens va fer una mica la guitza i haguéssim agraït una mica més de sol, però hem de pensar que el temps també forma part de la identitat d'aquesta època de l'any i, fins i tot, de la pròpia ciutat de Girona.

La sortida començà a les nou i cinc del matí a l'estació de Sants de Barcelona per als assistents que sortien des de la capital del país. No hi havia millor forma de començar aquesta sortida sinó pujant de bon matí al tren d'alta velocitat per anar a Girona, en trenta-set minuts de viatge. Tot i que el tren està preparat per circular a uns tres-cents quilòmetres per hora, es va donar la circumstància que el vehicle no va arribar a unes altes velocitats perquè era el primer comboi del dia. Però l'efecte del guany de temps en el recorregut va ser ben apreciable. A les deu del matí ens vam trobar al vestíbul de la nova estació d'alta velocitat amb la resta d'assistents que venien de les comarques gironines, i fins i tot de Perpinyà.

Des d'allà es donà la benvinguda als assistents i ens deixàrem guiar per les instal·lacions per José Luis de Frutos, cap de les estacions de l'àmbit de Girona, un bon coneixedor del procés de construcció de la línia d'alta velocitat al pas



Jaume Feliu (SCG, esquerra)
i José L. de Frutos (Adif)



Jordi Xirgo, Carles Ribas
i Josep Camòmaior.

Fotos: Rafael Giménez-Capdevila

per la ciutat i de la pròpia estació, encara en una localització provisional i amb nombrosos espais per desenvolupar. De Frutos ens va mostrar primer un conjunt de mapes de localització i plànols de l'estació i va explicar les característiques bàsiques del nou equipament. Ja des del primer moment les curiositats i preguntes dels participants es van fer paleses i el cap d'estacions les anà respondre pacientment. Va desglossar diversos aspectes com el traçat d'alta velocitat que travessa la ciutat de nord a sud mitjançant una llarga estructura soterrada de més de tres quilòmetres, quines dimensions i quina estructura té la nova estació, quins serveis d'alta velocitat s'ofereixen per la nova línia. Per conèixer l'estructura de l'estació vam visitar les diferents plantes subterrànies existents. Vam començar per la planta -1 on es troba un espai destinat a la futura terminal d'autobusos, encara sense acabar i tancada al públic. Quan les administracions disposin de diners, allà es podrà construir una estació de trenta-dues andanes amb una extensió de 15.000 m².

Les plantes -2 i -3 es van destinar als futurs aparcaments de cotxes, tot i que encara no han estat condicionades. La capacitat potencial d'aparcaments arribava fins a les mil places. La possibilitat de visitar aquestes plantes tancades al públic ens va fer adonar de l'autèntica dimensió de tot l'equipament de l'estació, l'existència d'uns espais que superen de molt les necessitats actuals i que no imaginem en ple funcionament a curt o fins i tot a mitjà termini. Costa de valorar si aquests equipaments estan sobredimensionats o si els percebem així pel context de contracció econòmica actual, i que el futur sabrà treure profit dels grans espais. La darrera planta a visitar fou la -4, on es troben les dues andanes disponibles, amb quatre vies. Finalment, de Frutos ens va fer pujar a les andanes de l'estació convencional, que es troben a dalt del viaducte ferroviari, i així vam poder apreciar la dimensió de les obres exteriors que ha suposat la construcció de l'estació i l'enorme trasbals per els veïns del barri de Sant Narcís, que han hagut de patir les obres durant anys i que han vist desaparèixer el Parc Central de la ciutat.



El grup de la SCG a les escales de la catedral de Girona, tot envoltant Isabel Salamaña.
Foto: Anna Ortiz

Després de l'estació, el grup es va dirigir cap a l'Ajuntament passant pel carrer de Santa Eugènia, plaça de Marquès de Camps, carrer Nou, el pont de Pedra i la plaça del Vi. Ja que havíem arribat més aviat del previst, hi hagué temps de dispersar-se per diferents cafès del voltant i prendre quelcom calent. A dos quarts d'una del migdia ens esperava el Regidor del Projecte Ferroviari, Carles Ribas, per donar-nos la benvinguda i presentar-nos el seu punt de vista sobre el nou tren a la ciutat. Va quedar clar que el regidor estava força descontent de com s'havia dut el procés de construcció de l'estació, de la provisionalitat de la situació actual, i de la manca de capacitat d'incidir en la decisió de les infraestructures ferroviàries. Tot i això, es va mostrar esperançat de les oportunitats del TAV per a Girona. Així mateix, el cap de la Unitat Municipal d'Anàlisi Territorial (UMAT), el geògraf Jordi Xirgo, ens va explicar les problemàtiques de la gestió urbana que suposa tenir l'estació del TAV al centre de la ciutat i les estratègies que la ciutat ha anat endegant per solucionar-les i per extreure el màxim profit de la infraestructura. D'entre les iniciatives, va destacar el projecte europeu Enter.Hub, recentment atorgat a la ciutat. Es tracta d'una "xarxa europea per explotar els efectes dels *hubs* ferroviaris i els seus beneficis urbans" i hi participen un conjunt de tretze ciutats mitjanes d'arreu d'Europa, liderades per Reggio de l'Emília, a Itàlia. El projecte contempla la reflexió conjunta de diversos aspectes del TAV, com la intermodalitat amb la resta de modes de transport, la capacitat de generar

activitat econòmica o la sinèrgia amb la pròpia regió. Uns dels aspectes més innovadors i interessants del projecte és que promou la participació ciutadana (el què solem anomenar governança urbana) a partir de la creació d'un Grup de Suport Local, un grup independent dels òrgans de govern local, que ha d'elaborar un Pla d'Acció Local, una mena de pla estratègic dirigit a les accions al voltant del TAV. El Grup, constituït recentment, reuneix les principals institucions i associacions de la ciutat i va estar representat en la xerrada per el seu coordinador, en Josep Campmajor. Campmajor va dibuixar breument quin és el rol del Grup de Suport Local, que qualificava com a *lobby* de pressió ciutadà, i va participar activament en el debat que es va generar al final de la xerrada.

Arribada l'hora de dinar, els participants a la sortida no haguérem de caminar gaire lluny, passant pel carrer Nou del Teatre, per arribar al restaurant els Jardins de la Mercè, ben bé al costat de l'antic convent de la Mercè. Allà ens havien preparat una taula ben llarga on cabíem tots, en un espai agradable. Menjàrem i férem una bona sobretaula tot guaitant el temps que feia allà fora, amb pluja intermitent. Just quan ens decidírem a començar la caminada de la tarda, la pluja més intensa va fer variar el recorregut previst. Però la cosa no anà a més i el temps es va anar aguantant tota la tarda, encara que amb una mica de vent que donava una certa sensació de fred. La professora de geografia de la Universitat de Girona, i durant quinze anys regidora de la ciutat, Isabel Salamaña, fou l'encarregada de guiar-nos pel recorregut urbà. Des de la Mercè, resseguírem el carrer del Portal Nou, travessàrem la muralla, i pujàrem fins a la torre de Sant Domènec, una de les torres històriques situada al darrera de l'antic convent de Sant Domènec, ara Facultat de Lletres de la Universitat de Girona. Des d'aquest punt elevat, Salamaña va ajudar a interpretar el paisatge urbà de la ciutat de Girona i de les poblacions veïnes, ja integrades en una mateixa dinàmica urbana, com Salt, Sarrià de Ter, Sant Gregori, Fornells de la Selva, etc. Va fer també un repàs històric dels creixements urbans contemporanis, des de les migracions dels cinquanta i seixanta fins a l'actualitat, i va anar indicant els diferents espais on s'ubicaven els creixements o les renovacions urbanes. Aquesta explicació va ser molt ben complementada amb una lectura social dels barris que s'han anat desenvolupant i amb un bon conjunt d'anècdotes i exemples concrets experimentats al llarg dels anys de treball a l'ajuntament. Posteriorment resseguírem la muralla fins a la Torre Gironella, probablement l'indret on hi hagué el poblament més antic de la ciutat. Allà ens va mostrar els diversos espais recuperats per al lleure, en bona part gràcies a iniciatives com Girona Temps de Flors, com ara els jardins dels Alemanys o els jardins de la Francesa. Ja arribats a la catedral, vam descendir pel carrer de la Força fins al centre de la ciutat on es donà per acabada la sortida, amb la bona sensació d'haver aprofitat i gaudit d'aquella jornada. I els assistents que tornaven a Barcelona van prendre el tren d'alta velocitat de les vuit i deu minuts puntualment.