

## De la N-II al PMU 13

S embla que l'arribada de l'alta velocitat a Girona vindrà acompanyada d'una transformació important del sector sud de la ciutat. Per a la carretera de Barcelona, que des de sempre ha estat això, una travessia urbana d'una carretera nacional sobre una capital de província, s'albira un futur més prometedor. El Pla de millora urbana núm. 13, que és com es coneix la figura del planejament que fa referència al projecte, ja té equip guanyador: el Taller d'Arquitectura i Territori ha estat l'escollit per transformar les illes existents entre la rotonda del Mas Gri i l'Hotel Melià. El lema: «Via verda – Fent ciutat».

La carretera de Barcelona, que els nomenclàtors s'esforcen a anomenar *carrer*, és, especialment en el sector que ara es preveu millorar, una via lletja, amb voreres gairebé inexistents, magatzems i indústries a ambdues bandes, solars desocupats, edificis abandonats, soroll i pols. La carretera, que a més transcorre paral·lela a la via del tren ara anomenat *convencional*, fa de barrera entre els dos barris que durant el segle xx han anat creixent a les seves vores: Pla de Palau i Sant Narcís.

Durant els darrers vint anys, entre crisi i crisi, la ciutat de Girona ha estès carrers i urbanitzacions per respondre a la puixança demogràfica i econòmica que el país vivia. Esgotats els límits est i nord del terme, només es podia plantejar el creixement vers el sud-est, en el puig de Montilivi i el Pla de Palau, i en el sud-oest, seguint el traçat de l'antiga carretera de Santa Coloma en el pla de Girona fins a Salt. Darrerament també s'han obert nous barris al costat del Ter en el sector de Domeny. Les noves ocupacions, en la

### Cirurgia estètica

Un cop tancada la ferida que representa el parc Central, una enorme cicatriu s'estendrà entre la Farinera Teixidor i el sector del Mas Gri. Serà un nou barri amb equipaments, carrers i habitatges del segle XXI. Es parla d'una nova escola, un parc, un eix verd que unirà el sector amb la Devesa, recorreguts tous per a ciclistes i vianants, itineraris pacífics... Noves centralitats per a uns carrers amb regust de perifèria nascuts de la improvisació i que avui poden albirar un futur millor.



majoria dels casos, han saturat les vies d'accés a la ciutat pels nous veïns, que disposen d'una carretera gairebé veïnal heretada dels nuclis rurals que ara ja són ciutat. En el cas de la carretera de Barcelona, a la insuficiència d'una carretera ja congestionada pels vehicles que arriben a Girona des de comarques, s'hi afegeix la pressió dels barris veïns i la degradació d'una via molt castigada pel trànsit diari.

El projecte guanyador del PMU 13 ofereix una nova mirada a la zona, allà on molts ja teníem l'ull acostumat a la lletjor d'un paisatge industrial caduc. Aprofita el soterrament de la via del tren i l'enderroc de les naus industrials per retornar a la ciutat 55.000 metres quadrats de sòl. La superfície permet encabir moltes coses, i a més ha de servir per cosir dos barris crescuts i consolidats a l'extraradi de la ciutat, la integració dels quals al teixit urbà ja resulta injornable. La promesa comparteix calendari amb les noves infraestructures ferroviàries, però els pressupostos públics i la iniciativa privada l'han de poder dotar de contingut.