

# la memòria

NARCÍS-JORDI ARAGÓ

## El viaducte de mig segle

EDICIÓ FRANQUET



>> El terraplè de 1877.

El terraplè que l'any 1877 es va aixecar a Girona per sostenir la via del tren al seu pas per la ciutat —i que anava des de la ronda de Ferran Puig fins a l'Onyar— va ser vist amb mals ulls de manera creixent perquè constituïa una veritable barrera que dividia com un mur el nucli urbà. Durant molts anys es van fer sentir veus autoritzades que demanaven la supressió d'aquell obstacle, però ningú no era capaç de trobar una solució fàcil al problema. La més forassenyada va ser la del Pla General d'Ordenació Urbana de 1954, consistent en la desviació de la via fèrria per un túnel de 1.800 metres de llargària, foradat sota el turó de les Pedreres, al qual els viatgers haurien d'accedir per un baixador instal·lat al final del carrer del Sac, conegut atzucac que parteix de la plaça de l'Oli!

Finalment, però, el 1968, un any abans de la redacció d'un nou Pla General, l'enginyer municipal Alfons M. Thió i de Pol va formular una agosarada proposta, qualificada de revolucionària: l'aixecament de la via a cinc metres d'altura i la substitució de l'enutjós terraplè per un viaducte de quasi dos quilòmetres, sostingut per 276 columnes de formigó. Es tractava d'un pas elevat insòlit, primer d'aquestes característiques a tot l'Estat. La idea municipal va ser acceptada pel ministeri d'Obres Públiques, i la direcció general de Transports Terrestres va encomanar la redacció de l'avantprojecte a l'enginyer de camins Ramón Argüelles, de l'oficina d'Estudis i Enllaços Ferroviaris. Superats tots els tràmits amb una rapidesa inusitada, les obres van començar el 10 de desembre de 1969,

adjudicades a les empreses Dragados y Construcciones i Huarte y Cia., amb un pressupost de 480 milions de pessetes. Els treballs es van dur a terme al ritme previst, i el viaducte, juntament amb l'estació de nova planta, va ser inaugurat pel ministre d'Obres Públiques Gonzalo Fernández de la Mora, el 7 de juliol de 1973.

El viaducte va ser rebut amb una gran eufòria, no sols oficial sinó també popular. Les seves excel·lències van ser àmpliament cantades a les pàgines dels diaris. A *Los Sitios*, Cierzo (Maria Alonso) va sentenciar que «la elevación del ferrocarril será para la ciudad un hito que marcará dos épocas». A *El Correo catalán*, Josep Bosch i Grau va exposar les fabuloses possibilitats de desenvolupament urbanístic que s'obrien a partir de la supressió del terraplè. Al llarg de quaranta anys, els gironins ens vam agermanar del tot amb el viaducte. El pas del tren elevat pels carrers de Bonastruc de Porta, Ramon Folch i

Berenguer Carnicer semblava ja un element consubstancial de la silueta urbana. Mai no es va presentar cap queixa col·lectiva per la presència d'aquella estructura. Ben al contrari, el seu entorn va millorar ostensiblement.

De sobte, però, allò que va ser qualificat com l'obra del segle sembla que ha començat a fer nosa quan el segle s'ha acabat. Ara es pretén que el tren anomenat convencional circuli sota terra com ho farà el TAV, i que el viaducte sigui demolit i eliminat. I altra vegada s'especula sobre les enormes potencialitats urbanístiques que ofereixen, segons diuen, els espais alliberats de la via. El terraplè inicial va durar més d'un segle; ara, si les previsions es complissin, l'obra del segle només hauria durat cinquanta anys. Potser serà la crisi, paradoxalment, la que allargarà la vida del viaducte.

>> El viaducte al carrer Bonastruc de Porta, el 9 d'agost de 1978.



S. MARTÍ

## Una estructura que va ser qualificada com **l'obra del segle** podria desaparèixer abans de complir els 50 anys



>> *La nova estació i l'inici del viaducte en un dibuix del fullet del MOP de juliol de 1973.*

### «En la elevación está el futuro»

«A nadie escapa que estas obras van a representar un cambio total en la fisonomía de la inmortal ciudad. Actualmente el tendido ferroviario y las dependencias anejas a la estación, representan algo así como una muralla para su expansión, imposibilitan la construcción de nuevas calles, nuevos edificios, mantienen marginados a los populosos barrios situados «al otro lado», (según desde donde se mire, claro) que de esta forma parecen no pertenecer a la ciudad.

La supresión de estas incomodidades, supone, de por sí, un paso muy importante. Todas estas dificultades podrán superarse fácilmente.

Por otra parte se ofrecen a la ciudad nuevas posibilidades de desarrollo urbanístico y de modernización y embellecimiento del sector más moderno.

En suma, en la elevación del tendido ferroviario, y en el adecuado aprovechamiento de los terrenos y el espacio que actualmente ocupa la línea férrea y sus instalaciones está el futuro urbanístico de nuestra ciudad que permitirá subsanar pasados errores y producirá grandes ventajas que deben ser aproximadas al máximo.»

**Josep BOSCH**

«El paso elevado...», a *El Correo Catalán*,  
27 de febrer de 1972

### «Se ha lanzado a la gran aventura»

«D. Alfonso M.<sup>a</sup> Thió de Pol se ha lanzado a la gran aventura de este proyecto. Se trata de conseguir una elevación del terraplén del ferrocarril, que estaría sostenido por grandes columnas de hormigón, con lo que quedaría un gran espacio bajo ellas, a la vez que todo sería comunicación entre estas zonas ciudadanas hoy por hoy mínimamente unidas.

Desaparecerían las enormes superficies que hoy ocupan las vías, en su mayor parte innecesarias, con ello se ganarían también enormes espacios para la edificación en zona privilegiadamente céntrica, y también se conseguirían mayores aparcamientos, y con sombra bajo este largo y elevado terraplén.»

**J. Víctor GAY**

«El plan Thió», a *Revista de Girona*,  
núm. 44, 3r trimestre de 1968

### «Permite unir dos sectores de Gerona»

«Lo que se ha inaugurado figura como "Proyecto de supresión de pasos a nivel en Gerona". Alguien ha venido a censurar ciertos triunfalismos. El título que se ha dado a la obra es de una humildad franciscana.

Ha sido importante la supresión de los pasos a nivel, y el proporcionar una estación a la altura de los tiempos, pero la obra alcanza a mucho más:

El Viaducto permite unir dos sectores de Gerona, que quedaban separados por el terraplén y vías. Permitirá transformar la calle Bonastruch de Porta en una avenida de 30 metros, hasta ahora separada completamente. Permitirá construir una estación de autobuses, de 1.500 metros cuadrados, debajo de la estructura viaria, e inmediata a la estación de viajeros, generando mutuamente tráfico.»

**Ignasi de RIBOT**, alcalde de Girona

*Los Sitios*, 8 de juliol de 1973