

## Opinió



**Enric Mirambell i Belloc**  
CRONISTA OFICIAL DE LA CIUTAT DE GIRONA

## VIANANTS PEL CARRER NOU DEL TEATRE

El nom de carrer Nou del Teatre es deu a haver existit, en aquest carrer, l'accés al local de representacions teatrals en l'antic Pallol. Quan, l'any 1860, es construï el nou edifici amb façana en el pati de la Casa de la Ciutat, es mantingué una entrada de serveis oberta al mateix carrer Nou del Teatre. Accés que ha estat utilitzat pel personal al servei del Teatre i per la càrrega i descàrrega dels elements de la tramoia. També, en alguna ocasió extraordinària, després d'una sessió tempestiva de la corporació municipal, l'alcalde havia utilitzat aquesta sortida d'emergència per evitar trobar-se amb una manifestació, més o menys violenta, dels que protestaven perquè s'havia aprovat algun acord que no era del seu gust.

Per ser una mica llarg el nom d'aquest carrer, la veu popular l'anomenava simplement carrer Nou, i així el podem trobar en textos antics. Però quan l'any 1843 s'obrí un altre carrer més modern al qual tothom es referia com a carrer Nou, malgrat que aquest no fos el seu nom oficial, en referir-se al del Teatre s'hagué d'usar en tota la seva amplitud, per evitar confusions.

El trànsit de persones, com també de vehicles per aquest vial urbà havia estat, en altre temps, molt diferent al que té actualment. Fa unes dècades es trobava al rovell de l'ou de l'activitat urbana; mentre

que ara el centre urbà s'ha desplaçat considerablement. Algunes de les activitats que s'hi desenvolupaven han desaparegut o s'han desplaçat. El pas de vehicles per aquest carrer, com en tot el Barri Vell, s'ha hagut de limitar al mínim. I el de vianants ha perdut gran part del seu antic volum.

Durant molts anys es féu notar la concurrència d'escolars, en les hores d'entrada i de sortida dels centres docents que hi tingueren la seva seu. Des de l'any 1886 el freqüentaven els alumnes del col·legi de germans maristes de la Mercè. A les dotze del migdia i a les cinc de la tarda, una fila d'escolars, acompanyats d'un *hermano* baixava pel carrer de l'Auriga i pel Nou del Teatre arribava a la plaça del Vi. Pels anys vint del segle passat, s'obrí en aquella zona un nou centre docent, el de l'Ateneu. També una bona part dels seus alumnes transitaven per aquest carrer. Els anys quaranta s'hi afegí l'acadèmia del senyor **Coquart**. Situada en un pis de la placeta de l'Auriga. La sortida dels seus alumnes es feia notar considerablement. En aquell prestigiós centre docent els alumnes rebien una excel·lent formació; però també estaven sotmesos a una fèrria disciplina i, en acabar les classes, els nois s'esbravaven corrent acceleradament en baixar l'escala i sortir al carrer.

Cada dia a les deu del vespre baixava un nombrós grup de religioses, germanes

de Sant Josep, vetlladores de malalts, que en arribar a la plaça del Vi, es dispersaven per dirigir-se a les cases que cadascuna tenia concertada per exercir el seu servei.

També hi aportava un bon contingent humà l'existència de l'Ateneu Social Democràtic, que l'any 1939 canvià el nom pel de Foment de Cultura. Tant en la seva primera època com en la segona, fou un centre social dedicat especialment als obrers de la Gróber; però al que també hi tenien accés altres ciutadans. S'hi podia prendre cafè, fer tertúlia, jugar una partida... També s'hi donaven classes nocturnes per obrers. Era la seu de l'Orfeó Cants de Pàtria. Abans de la guerra la sala gran servia per a ball. L'any 1939 es convertí en sala de projeccions, amb el nom de Cinema Modern. També s'hi celebraven concerts, especialment els del propi Orfeó. Coral que durant molts anys dirigí el mestre **Josep Baró Güell**, i en jubilar-se el substituï el mestre **Rogelio Sánchez**. També s'hi donaven conferències. Actes, tots ells, que atreïen una nombrosa concurrència. Totes aquestes activitats propiciaven que aquest carrer estigués concorregut, especialment els vespres, i els dies festius.

La utilització de l'antic convent de Sant Domènec com a caserna i Govern Militar motivava que les formacions castrenses passessin per aquest carrer camí de la Devesa, que els servia de camp d'instrucció, o per participar en les desfilades que en el temps de la postguerra sovintejaven. Quant els transports militars es feien utilitzant grans carruatges de tracció animal, abans de que s'imposés l'ús del camió, o en els temps de restriccions que, per falta de combustible, el camions havien de dormir en el garatge, els carros regimentals també passaven per aquest carrer.

L'existència de l'Hospital Militar en el desamortitzat convent de la Mercè també es feia notar en el carrer, amb el pas de les ambulàncies. Especialment en els anys en què la presència en la ciutat d'una guarnició molt nombrosa, i quan era molt acusada la mortalitat juvenil, a causa de

les privacions i penúries, sovintejaven els enterraments de soldats. La comitiva sortia de l'Hospital Militar, i al pas d'una marxa fúnebre interpretada per la Música de regiment, es dirigia al Portal del Carme, on s'acomodava el dol.

Les celebracions en el temple dels Dolors també aportaven concurrència al carrer. Cada divendres en torn de les onze del matí passaven senyores d'edat respectable, vestides de negre, i amb la imprescindible mantellina, que anaven a participar en la Missa que s'hi celebrava. I més encara en ocasió del septenari i la festivitat del Divendres de Passió i de la solemnitat dels Dolors de la Verge del 15 de setembre. El diumenge següent d'aquest darrera festivitat una processó, portant la imatge de la Verge Dolorosa, recorria tota aquella barriada.

Per aquell entorn també hi funcionaven algunes cases de vida alegre. Molt conegudes eren la de Ca la Patxitxa i Ca la Pilar, entre altres. Especialment en les hores nocturnes es notaven les anades i vingudes d'aquells establiments. Alguns dels concurrents silenciosos i dissimulant i altres fent xerinxola i ostentació.

L'existència en aquella barriada d'aquells establiments em permet recordar dues curioses anècdotes, que són veritablement històriques encara que puguin semblar divertits acudits. Un jove estava parlant amb un seu amic sota les voltes de la plaça del Vi. Sobtadament va mirar el rellotge i s'acomodà de l'amic, dient-li: «Et tinc de deixar que m'esperen a Ca la **Pilar**». Davant la cara d'estupefacció que mostrà l'amic, li hagué de recordar que per aquella barriada hi vivia la seva nòvia que es deia, i encara es diu, Pilar.

Un senyor molt respectable i àmpliament conegut i ben considerat a la ciutat vivia per aquell entorn. Un capvespre es dirigia al seu domicili. En coincidir amb un seu conegut, aquest, amb un to irònic, li digué «Caram, senyor..., vostè també freqüenta aquests barris?». I l'al·ludit li respongué amb tota naturalitat: «És que jo hi tinc el meu domicili; però em sembla que vostè no hi té pas el seu».



**Jordi Fabrellas i Payret**  
VICEDEGÀ DEL COL·LEGI D'ENGINYERS TÈCNICS GRADUATS I ENGINYERS TÈCNICS INDUSTRIALS DE GIRONA (CETIG)

## ELS EFECTES DE LA PROLONGACIÓ DE LA C-32

El debat sobre la prolongació de la C-32 està obert i fa més de deu anys que se'n parla. Hi han treballat diversos governs, de signes polítics diferents, cosa que fa que sigui un projecte que compta amb l'interès d'uns quants partits polítics.

La raó de ser d'aquesta obra és millorar l'economia i la vida dels ciutadans del territori, però també és cert que, com qualse-

vol infraestructura, té un impacte mediambiental i ací es presenta el debat: Hem de preservar a capa i espasa el paisatge del territori? Hem d'incrementar la seva economia? O millorar les condicions de vida dels ciutadans? Pensem que amb bones comunicacions augmenta la qualitat de vida dels ciutadans del territori però en zones turístiques també porten més massificació.

És vital que el projecte tingui un impacte mediambiental molt reduït, és evident que una secció de tres carrils té un impacte menor que un de quatre, que incorporar una separació en les vies reduiria la sinistralitat, que descongestionarà la carretera GI-682, i per tant hi haurà més seguretat, que s'ha de millorar també la GI-660 fins a Tordera i el tram de la N-II entre Tordera i Sils, i que una adequada senyalització d'aquestes vies les farà més segures.

És evident que totes aquestes mesures faran que les connexions de la zona de la Selva marítima millorin substancialment amb les comarques de Barcelona, com el Maresme, Vallès, Barcelonès i la pròpia ciutat de Barcelona i també si es concreten les accions sobre la N-II i la GI-660 es millora la possibilitat d'accessibilitat de turistes de l'Estat espanyol i de la resta d'Europa.

Com tota infraestructura, executar-la té

un cost, que tal com està la situació de les finances de la Generalitat, s'entén que no pot assumir, de manera que qui assumirà el cost total de l'obra serà la concessionària de l'autopista, i a més, sembla que serà gratuïta per als usuaris de l'actual C-32.

Més aflluència turística vol dir incrementar i adequar serveis de les poblacions afectades, ja que la demanda d'assistència sanitària augmentarà, així com els consums d'aigua, electricitat, gas, etc., la demanda de connexions d'internet, wifi, telefonia, televisió, també. És a dir, tots els serveis d'atenció pública, seguretat i informació es veuran afectats. La massificació porta una disminució de la qualitat de molts serveis tant privats com públics i el que en un principi sembla que comportarà més ingressos econòmics acaba provocant l'efecte contrari amb una disminució dels beneficis. La població autòctona perd qualitat de vida i les empreses que ofereixen un bon servei perden poder econòmic. La massificació provoca un cost més elevat a canvi d'engrunes d'euro, la seguretat i l'incivisme creix exponencialment amb l'abaratiment dels serveis donats.

Sí que és un projecte vital per al territori, però no només es tracta de fer una carretera sinó que ha d'anar acompanyada d'una reordenació i regulació total que

tingui en compte tots els camps afectats. Més turistes no és sinònim de més qualitat, ni d'un increment de l'economia que beneficiï els habitants del territori afectat. Els ajuntaments de la zona han treballat molt per assolir un equilibri aquests darrers anys, sobretot a Lloret, la imatge del qual ha millorat moltíssim, Tossa és una població encantadora i de caire molt familiar amb molt bons serveis...

La infraestructura projectada ha d'aportar aparellat un estudi real de l'impacte que suposarà l'aflluència de més gent sobre el territori, per tal de dotar-lo de les accions necessàries per amortir-lo.

L'encant de la Selva sud s'ha de preservar, millorem les condicions dels seus habitants però el fet de fer una infraestructura com la projectada, si no es fa res més, no comportarà una millora sostenible per al territori. Sense mesures correctores l'efecte pot ser el contrari del que en principi sobre el paper es cercava, que és assolir benestar. En canvi, el que realment pot passar és que s'empitjori la qualitat de vida i econòmica dels seus habitants. Des de la visió de l'enginyeria reivindicuem la visió i l'aportació que pot fer el nostre col·lectiu a l'hora de proposar i dissenyar les mesures correctores adequades en cas que l'obra de prolongació de la C-32 prosperi.