

La plaça del poeta Marquina

260

La plaça del poeta Marquina pertany al sector de l'eixample de la ciutat, i connecta per una banda amb el carrer de Barcelona i per l'altra amb la carretera de Santa Eugènia i la travessia del Carril. Sense cap mena de dubte aquesta plaça constitueix un dels indrets de la ciutat que ha experimentat una alteració més radical de la seva fesomia, sobretot per la incidència de les obres d'enderrocament de l'antiga estació i de la construcció del nou pas elevat del ferrocarril que la limita per un costat.

LA PLAÇA DEL CARRIL

De sempre, el nom tradicional de la plaça ha anat lligat a l'existència de l'estació del ferrocarril, s'hi configurà a poc a poc un nucli habitat que durant molt de temps fou conegut com a «barri del carril». Lògicament, l'espai urbà que presidia l'esmentada estació fou conegut d'ençà de l'arribada per primer cop del tren gros, el març del 1862, com la plaça del carril o del ferrocarril, denominació que s'oficialitzà per un acord de l'Ajuntament del dia 19 d'abril de l'any 1870.

Pel 1913 es proposava donar a la plaça el nom de «plaça Wilson», acord que no reeixí fins al juny del 1921, i encara per quedar sense efecte a la següent sessió plenària. Després d'uns anys de retorn a la denominació original, l'octubre del 1934 se li dona el nom del President de la Generalitat Francesc Macià, que també durarà ben poc, ja que a partir del 1937 i fins al final de la guerra civil hom la bateja com a plaça Avel·lí Loriente. En aquests moments la plaça era ja força urbanitzada i comptava amb prop de cent habitants.

Acabada la guerra, la municipalitat decideix, el 4 de juliol del 1940, recuperar el nom de plaça del Carril, i tres anys més tard, concretament el 22 de juliol del 1943, s'hi repensa i acorda batejar-la com a plaça del Poeta Eduard Marquina (Barcelona, 1879-Nova York, 1946), en record d'aquest escriptor de teatre que, si bé s'inicià a Barcelona, esdevingué amb el seu trasllat a Madrid una veritable figura del teatre castellà. Les seves obres reviu les glòries de la Castella de l'edat mitjana, dels Reis Catòlics i de l'imperi del rei Carles V, amb títols com «Las hijas del Cid», «En Flandes se ha puesto

el sol», «El Gran Capitán». A més, destacà com a poeta i novel·lista, i assolí una producció literària propera a les cent obres.

UNA LLARGA PICABARALLA

La història d'aquesta plaça i de la seva actual conformació urbanística té molt a veure amb el continuat enfrontament dels interessos de l'Ajuntament i de la companyia del ferrocarril pel que fa a l'ús públic o privat dels terrenys de l'indret.

L'inici de les hostilitats pot datar-se entorn de l'any 1870, quan la companyia del ferrocarril donà a la plaça el nom de «patio» i la vorejà amb una tanca que els mateixos veïns de l'indret enderrocaren sense encomenar-se a ningú. A partir d'aquest moment la companyia intentarà privatitzar la plaça com a prova de plena propietat, i iniciarà un pols amb la municipalitat. Així, el 1884 construeix una forta tanca amb uns peus drets formats per trosos de rail, desobeint la prohibició de fer aquestes obres per part de l'Ajuntament. Aquest, en represàlia, i mitjançant l'alcalde Francesc de P. Massa, ordena, el setembre del mateix any, l'enderrocament de la tanca a càrrec de la brigada municipal.

Poc duraria la pau. Pel 1886 la companyia torna a tancar la plaça, sense impedir-hi, però, l'accés de la gent, i alhora inicia les gestions per tal de procedir a la venda de tot el terreny. Aquesta pretensió es renovarà l'any 1901 i el 1908, quan l'Ajuntament nomena una comissió que entengui en el cas. En cada intervenció de l'Ajuntament, com en el memorial adreçat al ministre d'Agricultura, Comerç, Indústria i Obres Públiques, es demana l'alienació dels terrenys de la plaça adduint el seu ús públic i la necessitat de procedir a la seva urbanització. Hom insisteix que sovint es destina a centre de reunió i esbarjo dels ciutadans, que hi toca anyalment diversos cops la banda militar i que s'hi han celebrat balls nocturns, aixecat envelats i cremat castells de focs d'artifici.

La defensa de la servitud pública dels terrenys de la plaça i, per tant, la impossibilitat de la seva venda per part de la companyia, trobà el suport oficial, de manera que el juny del 1934 la direcció general de Ferrocarrils autoritzava l'Ajuntament per dur a terme el projecte d'urbanització. El mes següent, la companyia de ferrocarril de M.S.A. lliurava els terrenys.

UNA URBANITZACIÓ LENTA

Segons la reial ordre de febrer de l'any 1862 que aprovava el projecte de l'estació de Girona, aquesta havia de comunicar amb la població mitjançant una gran avinguda de més de quinze metres d'amplada. Com ja hem vist, els continuats plets feren impossible aquest projecte, tot i que encara l'any 1882 se'n feia un per part de l'Ajuntament. Haurem d'esperar al segle XX per copsar els primers signes de transformació de la plaça: el



Esbós original de Narcís Masó i Valentí per al disseny de la façana de la botiga Ginès de la plaça Poeta Marquina.

1926 Ricard Giralt modificà la urbanització tot introduint un passeig central per a vehicles i parterres laterals, i l'any 1956 es reféu l'obra donat-li si fa no fa la seva actual aparença.

Amb tot, durant anys encara es mantingué un tancat de ferro al voltant de les instal·lacions de l'estació i al límit de la plaça amb el carrer de Barcelona, restant uns passos per als cotxes i les persones.

Tanmateix, el vertader creixement urbanístic de la plaça es dona en els anys vint i trenta d'aquest segle, delimitant els blocs de pisos a banda i banda. Durant la guerra civil hom construí un refugi a la plaça, i el febrer del 1939 l'aviació franquista realitzà un bombardeig en aquest sector. Acabada la guerra, hom féu derruir el refugi i restituir al seu lloc antics jardins.

En l'aspecte urbanístic assenyalarem els treballs de pavimentació dels anys 1925, 1934, 1945 —amb llambordes—, d'enllumenat del 1964 i de la instal·lació semafòrica del 1959.

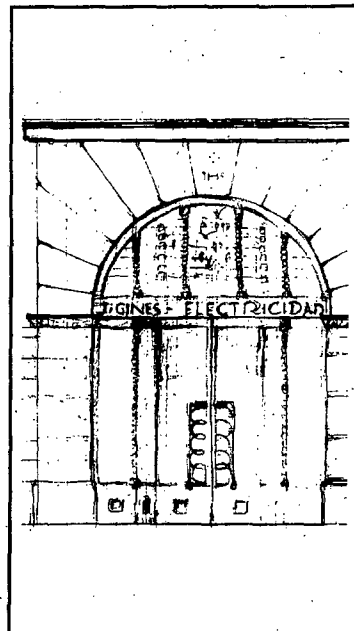
L'ESTACIÓ

El primer projecte d'estació és de l'any 1862: en un principi era descoberta i a la darrera de segle la primitiva instal·lació fou substituïda per una marquesina. A començament d'aquest segle es construí l'estació tradicional: era allargada, de planta baixa, i del costat de l'actual carretera de Santa Eugènia hi havia la via del tren i les instal·lacions ferroviàries. S'hi podia accedir per la plaça i per la cruïlla amb la travessia del Carril. Gràcies a la «Guia de Girona y su provincia» de l'any 1918 comptem amb una descripció força completa de l'estació: «...està edificada a planta baixa solament i fue restaurada hace algunos años. Anexo a la estación hay el restaurante. El edificio comprende la sala de entrada y facturación, salas

de espera de 3ª y 1ª y 2ª clase, sección de expedición de llegada (Gran Velocidad), habitaciones particulares del Jefe, teléfono de la línea y demás dependencias del tráfico. Por parte S. de la estación de viajeros se continúan, en una gran extensión, los muelles y andenes de la estación de carga». Aquesta era bàsicament la disposició de les instal·lacions en el moment de procedir-se al seu enderrocament per tal de dur a terme la construcció del pas elevat que s'inauguraria el 1973. Al solar deixat lliure en enderrocar l'estació, s'hi faria passar l'esmentat pas elevat, i s'ordenaria el 1981, mitjançant unes obres que farien possible l'accés a la plaça per la carretera de Santa Eugènia, l'increment de la superfície destinada a parcament i l'agencament de l'antiga travessia del Carril.

De la plaça actual cal destacar el bloc de pisos de la Caixa de Pensions (1955), amb uns remarcables relleus de terra cuita a la façana, obra dels escultors Martí Sabé i Vila Clara. Actualment «la Caixa» hi ofereix diversos serveis culturals al centre social de l'Esplai, amb especial atenció als jubilats, i una sala d'exposicions. Fins al 1982 hi hagué una biblioteca que enguany es troba instal·lada al nou local del carrer Migdia.

A hores d'ara la plaça compta amb un ampli pas central, rodejat per dos jardins laterals que són vorejats per sengles passos per a vehicles. En els jardins hi ha jocs infantils, un bar de con-



cessió municipal i una sèrie de comerços, sobretot a la banda dreta. També hi ha el monòlit als caiguts de la primera divisió de Navarra, realitzat vers el 1940 a iniciativa dels ex-combatents. Hi ha una inscripció que diu: «La 1ª división de Navarra a sus caídos en esta zona. 1936-1939».

Ramon Alberch i Fugueras

Cotització de divises

15 de març

	Comprador Ptes.	Venedor Ptes.
Dòlar USA	188.018	188.488
Dòlar Canadà	135.185	135.523
Dòlar Australià	128.698	129.020
Franc Francès	18.097	18.142
Lliura esterlina	202.213	202.719
Lliura irlandesa	172.224	172.655
Franc suís	64.923	65.086
100 francs bel.	275.202	275.890
Marc alemany	55.285	55.423
100 lires italianes	8.774	8.796
Florí holandès	48.859	48.981
Corona sueca	19.513	19.562
Corona danesa	15.468	15.506
Corona noruega	19.385	19.434
Marc finlandès	26.768	26.835
100 Xil. austr.	787.014	788.984
100 Escuts port.	101.085	101.338
100 lens japon.	72.051	72.232



SERVITVA

Marquina, 4
Telèfon 20 19 80
GIRONA