

GIRONA CIUTAT DE PAS. LA CARRETERA DE DINS LA CIUTAT A FINALS DEL SEGLE XVIII I PRINCIPIS DEL SEGLE XIX

RAMON RIPOLL I MASFERRER

OBJECTIU

En aquesta comunicació tractarem del tema de la ciutat de Girona com a nus de comunicació territorial des del punt de vista de la història de la construcció. El nostre objectiu serà evidenciar que Girona es va aprofitar de ser una ciutat de pas d'una manera inversament proporcional a la poca cura que va tenir per mantenir en bones condicions els camins que travessaven per ella. A partir d'aquest plantejament sorgeixen qüestions com: fins a quin punt la ciutat tenia una mentalitat de progrés en plena il·lustració? O bé la ciutat de Girona era conscient comercial i socialment de la seva situació estratègica a nivell del gran territori? Aquest estudi també ens dóna una idea bastant aproximada de fins a quin punt la ciutat estava compromesa amb la inversió econòmica en aquests tipus d'infraestructures?, etcètera.

METODOLOGIA

La metodologia de treball que hem utilitzat es basa en la combinació d'aquestes preguntes generals amb les dades que ens ofereix la història de

¹ Ramon Ripoll és arquitecte i professor del Departament d'arquitectura i enginyeria de la construcció de la Universitat de Girona. Adreça electrònica: despatx.f.ripoll@coac.es.

la realitat constructiva quotidiana de mantenir els vials principals en el millor estat possible. Les fons d'informació consultades han estat els Manuals d'Acords de l'Ajuntament de Girona de l'Arxiu Històric Municipal, i el Fons de la Reial Audiència de Barcelona de l'Arxiu de la Corona d'Aragó.

INTRODUCCIÓ

Durant la primera meitat del segle XIX, Madoz resumeix molt bé la situació de la ciutat de Girona i el seu entramat de comunicacions vials: “... aquesta ciutat és el centre de les poques carreteres que creuen la província; per ella passen la de Barcelona a França i d'aquesta s'uneixen les que vénen de la costa, de Vic i d'Olot per Besalú i Banyoles; excepte la primera totes elles es trobem bastant descuidades. Ja hem parlat d'aquesta notable manca de comunicacions i dels perjudicis que se'n deriven”². D'aquesta manera ens hem d'imaginar una ciutat fortament vertebrada interiorment i exteriorment pel camí reial. Un eix de comunicació Barcelona-França que justifica moltes de les característiques de la morfologia urbana de la ciutat i la tipologia de la xarxa de camins comarcals. Un organigrama de ciutat ròtula de comunicacions configurades pel camí reial: Barcelona-França; els camins carreters de: Girona-Sant Feliu de Guíxols, Girona-Besalú, Girona-la Bisbal, Medinyà-Roses, Medinyà-l'Escala, Riudellots-Sant Pol de Mar, etc.; els camins de bast o ferradura de: Girona-Vic, Girona-Sta. Coloma, Girona-Olot, etc.; i els camins veïnals.

En relació al mal estat d'aquests camins sabem que, successivament, l'administrador general de correus i el gremi de “alquitadores de mulas”, demanen l'arranjament de les carreteres segons la Reial Cèdula d'1 de novembre de 1772³. També és ben significativa la preocupació constant dels capitans

² MADDOZ, Pascual; *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de España*. Ed. Curial, Vol-I, pag.569. Barcelona, 1985.

³ Sabem que aquesta norma va ser enviada pel baró de Serrahí als 13 corregiments catalans (Barcelona, Tarragona, Tortosa, Vic, Mataró, Lleida, Puigcerdà, Talarn, Manresa, Girona, Val d'Aran, Cervera, Vilafranca) el 15 de desembre de 1772 “...per tal que distribueixi Vs. un exemplar a les Justícies de cada un dels pobles d'aquest corregiment demanant rebut de “su remisión y entrega”. Varen contestar i es comprometeren a arreglar els camins per escrit 10 corregiments en els 5 mesos següents i entre ells no figurava Girona (o s'ha extraviat del fons), la qual cosa fa suposar un cert relaxament en el compliment d'aquesta Reial Cèdula per part de les autoritats del corregiment de Girona. Fons de la Reial Audiència de Barcelona: *Legajos*, Registre 259 / 54 (1765-1782), ACA.

generals de Catalunya pel mal estat dels camins del Principat⁴. El problema de fons, d'aquesta situació de deteriorament generalitzat, és la manca de recursos econòmics que l'administració borbònica destinava al manteniment d'aquesta infraestructura civil. Sabem que l'ordre d'arreglar els camins sorgia amb facilitat del capità general, del corregidor, del governador militar, i fins i tot dels mateixos ajuntaments. Però l'execució d'aquestes ordres era sovint lenta i difícil de realitzar per part dels municipis afectats. Durant aquest període cada poble tenia l'obligació de refer els camins fins a la distància de 325 vares (uns 250 metres) a banda i banda de les poblacions. Els diners de les reparacions s'agafaven unes vegades del fons del comú, la junta de propis, etc., i altres vegades les pagaven els mateixos veïns⁵. Per fer-nos una idea clara d'aquestes obres civils podríem diferenciar tres grups segons la seva importància:

1- Els camins de nova construcció: un bon exemple d'aquest primer tipus va ser la construcció de la carretera Olot-Banyoles-Girona-Sant Feliu de Guíxols. En aquests cas el governador de Girona va decidir que els pobles que estiguessin a una distància d' 1 hora contribuïssin a sufragar les despeses “... la ciutat de Girona hi contribuirà la part compresa entre els pobles de Riudellots i la Creu de Palol d'Onyar”⁶.

2- L'arranjament dels camins ordenats per les màximes autoritats borbòniques: sovint trobem en aquest període notificacions com la següent: “... el Capità General ordena reconèixer el Camí Reial al seu pas per Girona i ordena s'arrangin 'los malos pasos'”⁷.

⁴ És ben significatiu el reglament realitzat pel marquès de la Mina el 10 de setembre de 1765 sobre les mides que haurien de tenir els carruatges “... des del dia 1 de setembre de 1766 tots els ‘coches, calesas, volantes, galeras, carros, carretas, y qualquiera otro carruaje de transporte para los caminos, heredades, huertas, molinos, o interior de las poblaciones del Principado, hayan de llevar asegurado su respectivo calce de hierro con clavos embutidos en las mismas llantas, disminuyendo por su interior su cabeza a fin que permanezca firme el herraje de las ruedas”, per evitar la deformitat amb què fins ara s'han construït en aquest Principat els carros de dues rodes s'ha de regularitzar les seves peces segons la vara de Castella”. Fons de la Reial Audiència de Barcelona: Legajos, Registre 259 (1765-1782). ACA.

⁵ Les protestes entre qui havia de pagar les despeses eren molt freqüents. Un d'aquests casos és el de 10 propietaris de Palol d'Onyar els quals demanen a la Reial Audiència de Barcelona, el 29 d'agost de 1765, que els regidors d'aquest poble no els obliguin a refer el camí reial: “...malgrat ser antiquíssima el costum en el corregiment de Girona de refer els camins a costa dels veïns dels pobles (arrendataris), i no dels propietaris de les terres, els obligaren a refer el camí reial que pasa per dins les seves terres i havent recorregut aquests al Tinent del Rei de Girona...no donaren favorable el seu informe”. Fons de la Reial Audiència de Barcelona: Legajos, Registre 259 (1765-1782), ACA.

⁶ Manual d'Acords: 1834, pàgs.58,59,97,108,111, AHMG.

⁷ Manual d'Acords: 26 de març de 1786, pàg.56, AHMG.

3- L'arranjament dels camins ordenats pels ajuntaments o bé fruit de la mateixa iniciativa particular: En aquests casos el motiu principal era millorar els carrers dels pobles i com a conseqüència també es corregien els camins que passaven per aquestes poblacions. En relació a la iniciativa privada voldríem fer esment al cas singular que va protagonitzar el ciutadà Antoni Puig, hisendat de Vilaür, que va proposar a l'Ajuntament de Girona el 1789 “...pagar les obres de la carretera de dins la ciutat a canvi que el Rei li reconegui el títol de “donzell””⁸.

GIRONA, CIUTAT DE PAS

En els documents consultats hem trobat les dues possibilitats que tenien els viatgers del camí reial per travessar la ciutat de Girona en aquesta època: utilitzar la carretera de dins la ciutat o bé evitar el pas interior fent servir la carretera de fora. La primera entrava a la ciutat pel passeig i la porta d'en Vila (actualment plaça del Mercat), passava pel pont de Sant Francesc (cal pensar que també s'utilitzava el gual o la passera de l'Onyar situat al costat del mateix pont a l'actual plaça de Catalunya), la plaça de les Cols (avui rambla de la Llibertat) també podem pensar que es passava per la plaça del Vi i el carrer Ciutadans, i continuava pel carrer de les Ballesteries, el carrer Calderers, el carrer de la Barca, la plaça de Sant Pere, i se sortia de la ciutat pel portal de França.

La carretera de fora es bifurcava del camí reial fora muralles pel sud de la ciutat, vorejava l'entorn de la ciutat (actualment l'Eixampla) i devia travessar l'Onyar pel gual del costat de les palanques de la Princesa (avui pont de la Princesa) i enllaçava, a Pedret, amb la carretera que sortia de dins la ciutat⁹. Aquest segon camí es feia servir per estalviar-se l'atzarós pas interior i devia ser utilitzat pels transports de llarga distància, per facilitar el pas de la fusta de les drassanes reials, etc. En aquest article ens centrarem en els accessos del camí reial a Girona i la carretera de dins la ciutat.

Hem de dir, ja d'entrada, que es realitzaren, en aquests anys, poquíssimes millores d'envergadura a la carretera de dins. Un dels arranjaments més importants es va fer el 1802 en ocasió del pas del monarca pel motiu de la visi-

⁸ Manual d'Acords: 12 d'agost de 1789, pàg.136, AHMG.

⁹ Trobem referències d'aquest pas exterior en la proposta que fa l'ajuntament al 1808 de: “...variar el traçat de la carretera o passeig de l'Albareda al seu pas pel Güell i desviar els carruatges cap a l'esquerra de les palanques de la Princesa, es demana al baró de Sabassona permís per ocupar una part del seu terreny”. Manual d'Acords: 8 de febrer 1808, pag.29, AHMG.

ta que aquest va realitzar al Castell de Sant Ferran de Figueres: “... el corredor interí de la plaça de Girona fa arribar a l’Ajuntament que el comissari de camins ha disposat que va a càrrec de la ciutat l’habilitació de la carretera, de la travessia dels seus carrers, i entrades i sortides a una distància de 325 vares per cada costat ... després del reconeixement dels carrers on s’hi han de fer obres de reparació es passa la relació dels treballs que s’han de dur a terme; aquests comprendran el tram de la Creu Bonica, Porta de l’Areny, fins a la porta de Santa Maria o de França, tot passant per la plaça de les Cols, l’Argenteria, els Quatre Cantons i les Ballesteries”^{10 11}.

Altres vegades la millora de la carretera es va quedar en simples intencions. Per exemple el governador militar afirmava el 1819: “... convindria donar una imatge més neta de la ciutat que s’aconseguirà emblanquinant les cases i tornant a empedrar els carrers, ja que les cases presenten un aspecte deplorable. L’aspecte general és deslluït i des de la Devesa es llobrec; els dos fronts que encaixonen l’Onyar des del pont de Sant Francesc deixen entreveure l’aspecte deteriorat dels balcons de fusta rústics “y hasta asquerosos” que haurien d’estar nets. Els carrers són bruts, especialment els carrerons, i haurien de ser els veïns els encarregats de mantenir-los. Pel que fa a l’empedrat, cada veí hauria de pagar la recomposició que portaria al davant de la seva casa, l’empedrat consistiria en “dos veredas de losetas de 1 pie de ancho” on es poguessin col·locar els carros de manera que no haguessin de rodar sobre aquestes. Pels que no puguin sufragar les despeses es preveu l’aplicació del terç de les penes imposades per un edicte de 1818. Per altra banda, en el blanqueig d’edificis, s’ha de fer aquesta operació als edificis no pintats i que no siguin de “piedra de sillera”, s’han de blanquejar tots els fronts

¹⁰ Manual d’Acords: 11 d’agost de 1819, pag.132, AHMG.

¹¹ Les obres que proposa el comissari de camins per la ciutat de Girona son: “1- A la baixada de la Creu Bonica eixamplar la carretera fent un semicercle per facilitar la volta dels cotxes i fer una rampa suau. 2- A l’empedrat que segueix, “engravarse” de tal manera que se suavitzin els sotracos dels vehicles, continuar aquesta obra fins l’avançada o “restrillo” de la Porta d’en Vila, on s’han de treure dos guarda-rodes grans i un muntant de cada costat. 3- Continuar la grava fins a la baixada de la palanca de pedra i treure’n els guarda-rodes, els muntants i les pedres del llit del riu, des d’allí fins la rampa de l’avançada de l’Areny a dreta i esquerra, posar termes o “mojoncitos” separats per 30 peus (6 metres) de distància per limitar la carretera i orientar els batidors. 4- Fer dues línies rectes des de la rampa de l’Areny fins a les brancades de la porta exterior, “allanarse todas las dificultades que se hallen entre dichas líneas”. 5- Des de la recta del muntant de la porta esmentada exterior fins a la part de ponent, alinear els muntants i arrencar la pedra que serveix de recolzament per tancar la porta. 6- Entre les dues portes fer com a la resta de “carretera”. Escampar sorra hores abans d’arribar el Rei, i si hi ha clots s’hauran d’arreglar abans d’escampar la sorra. 7- Treure les volades que amenacen ruïna per evitar desgràcies”. Manual d’Acords: 4 d’abril de 1802, pag.167-169, AHMG.

començant pel principal i cada 3 anys, a la resta de parets, cada 6 anys"¹². En aquest cas l'ajuntament, com altres vegades, no va poder dur a terme aquest pla pel seu elevat cost econòmic.

Les inundacions varen obligar també a fer arranjaments d'envergadura a la carretera de Barcelona-França al seu pas per la ciutat. Aquestes reformes se centraren sobretot al carrer de Pedret, al pont del Pont Major al pont de Sant Francesc. Per exemple al 1787 l'Ajuntament de Girona advertia *"del mal estat del llit del riu Ter que pot provocar seriosos danys al carrer de Pedret si hi ha revingudes i interrompre les comunicacions amb França"*, o bé també trobem que al 1801 el superintendent general informava clarament que *"el camí reial de França queda molt exposat davant les revingudes del Ter"*¹³.

Finalment cal dir que la major part de les intervencions del camí reial, al seu pas per dins la ciutat, corresponen a les reformes puntuals que realitzava l'ajuntament per iniciativa pròpia o bé a petició dels veïns. En aquestes reparacions gairebé mai no es fa esment al camí reial. L'excepció la trobem el 1791, en què *"...l'ajuntament acorda que com el carrer Ballesteries és un dels més transitats de la ciutat i és camí reial no es pot prendre espai. Per tant s'autoritza l'obra, però no ocupar el carrer"*. Altres vegades es té en compte facilitar el màxim el pas dels vehicles: *"... es dóna permís per posar una estaca de fusta fora de la porta de la seva casa del carrer Ballesteries amb la condició que no sobresurti mes d'un pam"*¹⁴.

En els acords municipals hem trobat 57 intervencions referides a obres de pavimentació i de traçat en els camins, de pas per la ciutat de Girona, durant 75 anys. Han quedat al marge reformes d'edificis, façanes, volades, etc. Les obres estudiades les hem dividit segons la seva importància en els apartats dels informes i els reconeixements (49%), les obres d'arranjament puntuals (30%), les obres de recomposició més generals (17%) i les noves construccions de camins (4%). Com podem observar, el percentatge disminueix a mesura que les obres es fan més importants.

¹² Manual d'Acords: 11 d'agost de 1819, pàg.132, AHMG.

¹³ Manual d'Acords: 8 d'agost de 1787, pàg.165; 6 de maig de 1801, pag.76, AHMG.

¹⁴ Manual d'Acords: 13 i 20 de juliol de 1791, pag.111 i 115 respectivament, AHMG. La causa més important del deteriorament constant dels camins de tot el Principat eren les pluges i aiguats que deixaven any darrere any intransitables les carreteres. En aquest període és molt freqüent trobar descripcions com la següent: *"...y hasen grandes oyo's en els referits camins reials per on en temps de pluges cal que passin els correus i postes reials del Reial Servei i acostumen a veure's en molt de perill de perdre la vida ells i negar-se els cavalls"*. Fons de la Reial Audiència de Barcelona: *Legajos*, Registre 259 / 111 (1765-1782), ACA.

INTERVENCIIONS CONSTRUCTIVES DEL CAMÍ REIAL AL SEU PAS
PER GIRONA

CAMÍ REIAL (C.R.)		1760	1770	1780	1790	1800	1810	1820	1830	TO
		1769	1779	1789	1799	1809	1819	1829	1834	TALS
Reconeixement (49%)	C.R. dins la Ciutat	-	-	1	-	1	-	-	-	2
	C.R. accés Sud	-	-	1	-	4	1	1	-	7
	C.R. accés Nord	-	-	1	1	4	1	1	1	9
	Pont Pont Major	1	-	-	1	2	-	-	-	4
	Pont Sant Francesc	-	-	-	1	-	2	-	-	3
	Altres camins	-	-	-	-	-	1	1	1	3
Arranjament (30%)	C.R. dins la Ciutat	-	-	-	-	-	1	-	-	1
	C.R. accés Sud	-	-	-	-	-	2	-	-	2
	C.R. accés Nord	-	-	-	-	-	2	-	1	3
	Pont Pont Major	1	-	-	1	1	-	-	-	3
	Pont Sant Francesc	-	-	-	1	-	2	-	-	3
	Altres camins	-	-	-	-	1	1	1	2	5
Recomposició (17%)	C.R. dins la Ciutat	-	-	-	-	-	1	-	-	1
	C.R. accés Sud	-	-	-	-	-	2	-	-	2
	C.R. accés Nord	-	-	-	-	-	2	-	1	3
	Pont Pont Major	1	-	-	1	1	-	-	-	3
	Pont Sant Francesc	-	-	-	1	-	2	-	-	3
	Altres camins	-	-	-	-	1	1	1	2	5
Nova construcció (4%)	C.R. dins la Ciutat	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	C.R. accés Sud	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	C.R. accés Nord	-	-	-	-	1	-	-	-	1
	Pont Pont Major	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Pont Sant Francesc	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Altres camins	-	-	-	-	-	-	-	1	1
TOTALS		4	-	4	6	19	13	4	7	57

1- La carretera de dins la ciutat:

En aquest període la ciutat de Girona va reformar l'empedrat dels seus carrers diverses vegades beneficiant indirectament al camí reial. Aquestes reformes responien, per tant, a motius de millora interna de la ciutat. Per

exemple, al 1781, el governador militar va ordenar als veïns, mitjançant pregonos impresos per tota la ciutat, que havien de refer l'empedrat dels carrers "*cada cual en sus lindares*". En el cas que no s'acomplís l'agutzil passava a cobrar una multa de 3 lliures¹⁵. També, al 1795, l'ajuntament va acordar que es reformessin els paviments dels carrers i places, degut als desperfectes ocasionats per la guerra, i que s'havia de pagar del fons dels propis i arbitris de la ciutat. Aquest treball de reparació va durar tot l'any següent. Sabem que el sistema d'empedrat utilitzat va ser el de col·locar les pedres sobre un coixí de sorra per ser més barat que "*posar les pedres en fila*"¹⁶. També es va obligar els gironins, al 1817, a empedrar la major part de la ciutat. Entre els carrers que es varen millorar hi trobem: el carrer de la Barca, el carrer Calderers, el carrer Argenteria i el carrer Ballesteries. En aquest cas l'ajuntament va demanar al Reial Consell Suprem que aquesta obra fos finançada novament pel fons dels propis, ja que "*la gent no pot pagar*"¹⁷. Aquesta reforma dels carrers tenia per objectiu ajudar a reconstruir els grans desperfectes deixats per la guerra del Francès i sobretot remeiar l'acció del governador militar, del 5 de juny de 1809, que va obligar a desempedrar tots els carrers de la ciutat, a costa dels veïns, per raons d'estratègia militar abans dels setges¹⁸.

Una de les poques obres destinades a millorar directament la carretera, al seu pas per dins la ciutat, es va realitzar el 1785. Sabem que l'aparellador que dirigia aquests treballs, en Jaume Galí, va manifestar que necessitava sis paletes més dels que ja disposava per a l'habilitació de la "*carretera de dins la ciutat*". Aquesta situació de manca de mà d'obra es va crear perquè teòricament tots els paletes de Girona estaven ocupats en obres particulars. Finalment es va ordenar al prohò major del gremi de mestres de cases que disposés de sis paletes que s'anirien tornant entre tots els components del gremi cada setmana i se'ls pagaria al preu normal^{19 20}.

També hauríem de mencionar els canvis d'alineacions en el camí reial, com és el del carrer Argenteria el 1801. Aquesta iniciativa va originar molts

¹⁵ Manual d'Acords: 28 de novembre de 1781, pàg.235, AHMG.

¹⁶ Manual d'Acords: 28 de novembre de 1795, pàg.115, AHMG.

¹⁷ Manual d'Acords: 16 de maig de 1817, pàg.70-71, AHMG.

¹⁸ Manual d'Acords: 3 i 5 de juny de 1809, pàg.59-63, AHMG.

¹⁹ Manual d'Acords: 5 d'agost de 1789, pàg.132, AHMG.

²⁰ Altres modificacions puntuals del pas de la carretera és la que es realitza al 1824 aprovant-se els comptes de l'enllosat de la plaça del Rei. També podem considerar intervencions puntuals les que es porten a terme, per exemple, al 1832, quan es decideix posar voreres al carrer Ballesteries. Manual d'Acords: 16 de febrer de 1824, pag.39; i 30 d'abril de 1832, pàg. 50; AHMG.

dubtes legals a l'ajuntament, possiblement per ser una de les primeres alineacions de carrers realitzades a Girona en aquest període. L'obra va ser especial, ja que el carrer va guanyar simetria però va perdre amplada de pas²¹. També el 1830 es va regularitzar la cantonada de la plaça del Rei i el pont de Sant Francesc per facilitar l'accés dels carruatges. Per portar a terme aquesta obra es varen enderrocar algunes cases. Segons l'estudi realitzat pel mestre d'obres de la ciutat Benet Santigosa, els perjudicis dels veïns afectats se solucionaren, aquesta vegada, mitjançant les corresponents indemnitzacions²².

Els accessos a la ciutat:

Les plantes baixes de les cases dels ravals gironins estaven ocupades per botigues, tallers i comerços, segons les descripcions fetes per l'ajuntament quan va ordenar al 1790: *"... retirar del carrer els pedrissos, tendalls i altres destorbs perquè han de començar les obres per millorar el trànsit de la carretera reial que passa per Sarrià i Pont Major"*²³. Uns accessos a la ciutat plens d'activisme comercial que devia dificultar el manteniment de la mateixa carretera de Barcelona-França. Per exemple sabem, segons els successius informes del consistori, del mal estat constant d'aquests accessos. Un acord de 1801 ens descriu que *"alguns trams del camí de França estan en molt mal estat, ja que hi ha fang, basses i aigües estancades que es podreixen, produint males olors i perill per a la salut pública"*²⁴.

Les obres realitzades al camí reial del final del segle XVIII, al seu pas per la ciutat, foren les reformes generals realitzades al 1761²⁵, les rehabilitacions fetes al tram de Girona a Sarrià de 1769²⁶, la recomposició del camí de França a la zona de Pedret de 1796²⁷, i novament es va reparar el camí de

²¹ Manual d'Acords: 8 d'octubre de 1801, pàg.110, 116,161,164,166,168,169, i 176, AHMG.

²² Manual d'Acords: 19 de juliol de 1830, pàg.86, AHMG.

²³ Manual d'Acords: 31 de maig de 1765, pàg.199, 205. AHMG.

²⁴ Manual d'Acords: 23 de novembre de 1801, pàg.176, AHMG.

²⁵ El governador dona el seu consentiment per arreglar els camins de l'exterior de la ciutat. Es passa una llista amb les poblacions que hauran de contribuir al pagament de les despeses i s'especifica quins trams dels camins s'han de finançar per part d'aquestes poblacions. Manual d'Acords: 31 de maig de 1765, pàg.199 i 205, AHMG.

²⁶ L'ajuntament decideix arreglar el tram del camí reial entre Girona i Sarrià i les obres seran finançades per la Junta de Propis. Manual d'Acords: 4 d'octubre de 1769, pag.176. AHMG.

²⁷ Es va refer el camí de Pedret, que es trobava en mal estat, i es destinaren de deu a dotze peons, i les obres les va pagar la ciutat. Es demana als que tinguin carro que s'alternin a l'hora de circular per no destorbar la marxa de les obres. En aquest mateix any el governador fa empedrar el carrer del Pont Major i fa pagar la meitat de les obres a cada veí. Manual d'Acords: 15 de gener de 1796, pag.5, 28, 30, AHMG.

França des de la porta de França al Pont Major al 1799²⁸. A les primeres dècades del segle XIX recordem les intervencions fetes en motiu de la vinguda del monarca de 1802 (11)²⁹, i les reparacions del camí reial des de la sortida de la ciutat fins a la creu dels Caputxins de 1802³⁰. Al 1806, l'ajuntament va demanar al governador que fes millorar el camí reial entre Girona i l'hostal de Granota i de la Costa Roja fins a Bàscara³¹. Aquesta demanda suposa un dels pocs casos, que hem trobat per escrit, de petició dels gironins perquè es millorés l'accés a la ciutat.

Malgrat les abundants dades sobre l'arranjament dels camins la realitat devia ser ben decebedora per les autoritats monàrquiques. Per això cada vegada més hi ha, a partir de la segona dècada del segle XIX, un major control en el compliment de l'ordre de reconstrucció dels camins. Pel contingut dels documents podríem parlar d'una nova visió sobre les comunicacions per carretera: "... tenir-les netes, sense clots, etc. i que hi hagi una canalització per poder desguasar l'aigua de mitja vara d'ample i de profunditat"³². Sabem que al 1816 el governador va donar a conèixer totes les instruccions per al manteniment dels camins en general. Un any més tard el governador va tornar a ordenar als ajuntaments que han de "*fer-se càrrec de la recomposició de les carreteres dels seus territoris. L'ajuntament de Girona ha de fer-se càrrec d'una despesa considerable per complir l'ordre*". Per tal de vetllar pel seu compliment, el governador va nomenar comissionats per dirigir aquestes obres d'arranjament dels camins³³. Al 1832 aquest va tornar a ordenar explícitament

²⁸ Es mana al mestre d'obres de la ciutat que reconegui l'estat del camí, des de la porta de França fins al Pont Major, i que faci un càlcul del pressupost de les reparacions. Es comprova que les obres es poden abaratir si es pot comptar amb l'ajuda dels carros dels particulars i si del Mas de la Manola es pot treure el "cascajo" per a la pavimentació. Manual d'Acords: 18 i 25 de febrer de 1799, pag.19 i 21, AHMG.

²⁹ Els reconeixements els realitzaven sempre en companyia dels mestres gremials de l'ofici de la construcció. La inspecció realitzada al 1802 la va fer el comissari de camins, acompanyat per dos regidors, els paletes Gregori Mont i Jaume Galí, i el fuster Josep Illa. Al 1816, el governador demana. Manual d'Acords: 1802, pag.167-169; 1816, i 107; AHMG.

³⁰ Per fer les obres de la carretera reial, des de la sortida de la ciutat fins a la Creu de Caputxins, es necessitaren 2 mestres paletes, 20 peons i 4 carros. Va subministrar aquest equip el mestre d'obres Gregori Mont i a la vegada estava sota les ordres del sobrestant que havia sigut nomenat prèviament per l'arquitecte. També sabem que les eines varen ser deixades pel corregidor. Manual d'Acords: 1802, pag.162 i 163, AHMG.

³¹ L'ajuntament demana al governador que cal una recomposició urgent d'alguns trams de la carretera reial: el de l'hostal de la Granota a la ciutat i el tram de la Costa Roja fins a Bàscara. Manual d'Acords: 31 de maig de 1806, pàg.7; el 20 de març de 1807, pàg.75; el 12 de juliol de 1816, pàg.104 i 107; AHMG.

³² Manual d'Acords: 17 de juliol de 1816, pàg.107 i 110, AHMG.

³³ Manual d'Acords: 11 d'octubre de 1819, pàg.166; 20 d'octubre de 1823, pàg.247; AHMG.

la recomposició fins a les 325 vares de distància del camí reial establertes i que en el cas de la zona nord de Girona anaven de l'entrada del Pont Major fins a la sortida del carrer de Sarrià³⁴.

Entre les iniciatives particulars trobem, al 1777, que, a proposta de Narcís Vila, l'ajuntament permet a tot els veïns del carrer del Pont Major poder allargar les voreres fins a 6 pams (1,20 metres) des del pla de façana i per tant incloent pedrissos³⁵. També per iniciativa d'una altra veïna, Maria Casademont, l'ajuntament permet al 1818 una nova línia de façanes en aquest mateix barri³⁶.

3- El pont de Sant Francesc i el del Pont Major:

El pont del Pont Major, després de ser reconstruït, poc abans de mitjans del s.XVIII, va tornar a amenaçar ruïna per les inundacions de l'any 1763³⁷. Sabem que es va haver d'arreglar una arcada entre els anys 1790-1796 i successivament es varen reparar les baranes³⁸. L'any 1801 l'ajuntament va acordar renovar l'empedrat del pont. Cal dir també que aquest pont va ser barrinat i omplert de pólvora en temps de la guerra malgrat no es va fer explotar. Quant al problema del pas insuficient d'aigua entre les seves arquacions, els dies de revinguda del Ter, es va solucionar enfonsant 8 pams (1,60 metres) el nivell de l'aigua a principis del segle XIX.

El pont de Sant Francesc sobre el riu Onyar, situat a l'actual plaça de Catalunya, era també de pedra i enllaçava la ciutat amb el camí de Barcelona. Sabem que l'any 1795 i 1814 s'hi va fer un reparació general i es va arreglar el seu empedrat i les seves baranes³⁹. El 1817 el governador va donar permís

³⁴ Manual d'Acords: 23 de març de 1832, pàg.38; 18 de novembre de 1833, pàg.146; AHMG.

³⁵ Manual d'Acords: 10 de setembre de 1777; pàg.220-222, AHMG.

³⁶ Manual d'Acords: 28 de setembre de 1818, pàg.167, AHMG.

³⁷ El pont del Pont Major va sofrir greu perjudicis per la inundació de 1763 que el va deixar en estat de ruïna segons el comandant d'enginyers. El governador va ordenar a l'ajuntament que reparés el pont en la mesura que li ho permetessin els seus fons, ja que la junta de fortificació no podia fer-se càrrec del manteniment dels edificis civils. Manual d'Acords: 31 de maig de 1765, pag.202, 257, 365, AHMG.

³⁸ L'ajuntament acorda reparar, al 1796, les baranes, en mal estat, del pont del Pont Major després de les peticions realitzades per l'ajuntament de Sarrià. Uns anys més tard, el 1831, el zelador de camins recomana posar novament baranes a aquest pont. Manual d'Acords: 25 de maig de 1796, pàg.62; 25 de maig de 1831, pàg.55, AHMG.

³⁹ Al 1795 l'ajuntament mana fer reparar les baranes del pont de Sant Francesc i també el seu empedrat. Al 1814 es fan novament obres consistents a refer la barana amb tot tipus de pedra, fassin o no de pedra picada. Manual d'Acords: 16 d'octubre de 1795, pàg.100; 31 d'agost de 1814, pàg.148, i 149, AHMG.

per fer la reedificació del pont de Sant Francesc i l'empedrat dels seus accessos. Es decideix que aproximadament 1/5 part dels costos els paguessin el convent de Sant Francesc i els mateixos veïns ⁴⁰ ⁴¹.

CONCLUSIONS

Amb les dades aportades hem volgut evidenciar les dificultats que tenia la ciutat de Girona per mantenir en bones condicions les infraestructures de comunicació en aquests anys. Unes mancances que són el reflex tant de l'escarransida aportació econòmica de l'administració monàrquica vers les obres civils, com de la voluntat limitada d'inserció de la ciutat en el marc físic, econòmic i social del gran territori. Un problema que es va agreujar per la simplicitat de la tecnologia constructiva de l'obra civil, així com de la manca d'especialistes per dirigir aquests tipus d'obres. En definitiva, una situació que va ajudar a debilitar la relació de la ciutat amb la resta del país i que explica, en gran mesura, el retard social i econòmic de Girona a les acaballes de l'antic règim.

Aquesta situació canviarà radicalment quan Girona vegi reforçada novament la seva posició de ciutat de pas i vertebradora del territori, amb la formació de les noves infraestructures de comunicació, la implantació dels ferrocarrils i la millora i ampliació de la xarxa de carreteres. Això succeirà a partir de la segona meitat del segle XIX, quan la represa econòmica i cultural anirà de la mà d'aquestes noves infraestructures.

⁴⁰ Manual d'Acords: 5 de maig de 1817, pàg. 64 i 141, AHMG.

⁴¹ Vegeu també l'article de RIPOLL, Ramon; *La Girona fluvial: 1750-1850*. La Punxa, n. 27. Col·legi Oficial d'Aparelladors i Arquitectes Tècnics de Girona. Girona, 1998.