

L'EIXAMPLE DE GIRONA I L'URBANISME DE LA SEGONA MEITAT DEL SEGLE XIX

ROSA MARIA FRAGUELL I JOAN VICENTE.

*Departament de Geografia, Història i Història de l'Art
Universitat de Girona*

INTRODUCCIÓ

El fraccionament de les disciplines científiques és un procés prou present, conegut i debatut per dir-ne en pocs paràgrafs res de nou. Potser sortosament, el nostre país n'ha estat bastant al marge fins fa ben poc o ha pogut gaudir d'una perspectiva distant del fenomen pel fet que, tradicionalment, aquí les coses arriben amb cert retard. Es diu que amb la geografia històrica es dona una situació d'aquesta mena; és a dir, que és una diferenciació subtil d'altres geografies i que al nostre entorn hi és molt poc present.

Pel que fa a aquesta hipòtesi o constatació, tan sols volem aportar una dada: d'un ràpid buidatge de totes les revistes de geografia de la biblioteca de la Universitat de Girona en resulta que més del 10% dels 324 articles de temàtica urbana són estrictament atribuïbles a geografia històrica. Sens dubte, una relació notablement elevada.

L'aparent contradicció prové possiblement del fet que, malgrat el poc reconeixement acadèmic de la geografia històrica, tots sabem que, al nostre país, la geografia i la història han anat íntimament lligades en els plans d'estudis i en certs patrons metodològics (la geografia regional francesa molt especialment). Aleshores, no és gens estrany que ambdues disciplines es fertilitzin mútuament, encara que del producte final no se'n digui geografia històrica.

D'altra banda, l'aplicació de la dimensió temporal a l'anàlisi territorial i social és reconegudament imprescindible i generalitzada. A partir d'aquesta constatació, la proporció d'història o de geografia aplicades possiblement és irrellevant i dependent dels coneixements i intencions de l'investigador.

Dit això, aquest article pot ser un exemple de geografia urbana amb cronologia, potser de geografia històrica. El tema se situa en un moment molt concret, que és el de la industrialització urbana i del tombant de segle gironí, moment en què es redacta el Pla d'Eixample de Girona, argument bàsic del text. La intenció, expressada necessàriament de manera molt breu, és de contextualitzar aquest projecte en un moment concret —una *cross section* en el "dialecte" de la geografia històrica— de la història urbana de l'Europa occidental i catalana i, de retruc, buscar claus per a la reflexió crítica respecte al plantejament i resultats del Pla gironí.

1. LA CIUTAT I LA "CROSS-SECTION" DELS EIXAMPLES

De tots és sabut que tradicionalment la recerca en geografia urbana va estretament lligada als estudis d'evolució històrica de la ciutat. Els símls referits al territori com a

llibre del temps són múltiples com també els de la ciutat com a sinclinal de les societats. La geografia urbana, el territori de la ciutat, és també, per tant, un espai amb cronologia, amb uns temps molt singularment marcats. Les tipologies urbanes han estat temporalitzades; cada model social, cada mode de producció, genera la seva part de ciutat amb les seves formes.

Dins aquestes formes, l'eixample és un concepte i un moment particular. Altres creixements de la ciutat, en altres èpoques i geometries, no s'han anomenat més eixamples; hi ha hagut ravals, polígons, urbanitzacions o suburbis, però no eixamples. L'eixample es pot definir com el planejament del creixement de la ciutat que es produeix al nostre país –amb cert endarreriment respecte a altres– des de la segona meitat del segle XIX fins just a l'inici del segle XX.

1.1. L'EIXAMPLE COM A CIUTAT INDUSTRIAL

L'època dels eixamples té dues vessants que es presenten oportunament com a complementàries. Una primera és la de la consolidació de la ciutat com a escenari de les economies industrials. Després d'uns primers decennis del s. XIX de creixement per agregacions –per ravals o seguint vies de comunicació i d'un cert creixement “natural” senzillament regit per algunes normes d'alineació, la magnitud de les transformacions urbanes imposen una racionalització de noves expansions. Les necessitats eren d'un espai de creixement gran i normativitzat, que tingués en compte la disposició d'espai d'habitació i producció i que assegurés uns condicionaments mínims d'infraestructura.

Amb els eixamples trobem un creixement de la ciutat pensat amb previsió. No es tracta ja tan sols d'una expansió de la urbanització en detriment de l'espai rural, sinó que apareix la figura del sòl per urbanitzar –i amb ell també la consolidació “científica” de l'especulació– regulat en la seva futura ocupació. Els eixamples impliquen bàsicament la creació de carrers i façanes, connectats entre ells i referits a una trama preestablerta, no vinculada exclusivament a les connexions de la ciutat amb l'exterior.

Teòricament, els eixamples també serveixen per a la connexió de la ciutat preexistent amb els creixements dispersos establerts fins aleshores, sovint amb un paper molt important de l'estació ferroviària, com es pot observar en infinitat de ciutats catalanes i franceses o italianes.

En resum, els eixamples suposen en bona mesura l'adaptació de la tecnologia d'urbanització a uns nous temps, en els quals la ciutat ja no es dissenya exclusivament segons motius de defensa o de control dels ciutadans (recordem la reforma de Haussman –prefecte de policia– a París o els condicionants militars per a l'enderrocament de les muralles de Barcelona) sinó en funció de l'economia industrial, de noves fonts d'energia (electricitat i gas), de noves formes de transport i de la consolidació d'uns nous grups socials.

1.2. L'EIXAMPLE COM A CIUTAT BURGESA

Efectivament, són molts els autors que lliguen l'emergència dels plans d'eixample amb l'interès de la burgesia industrial i comercial de construir-se una ciutat a la seva mida i imatge. La burgesia capitalista des del final del segle XVIII fins a la segona meitat del XIX s'havia instal·lat damunt la ciutat medieval, amb uns clars inconvenients funcionals i també de representativitat.

Els eixamples aporten les necessitats d'espai i de presència simbòlica (de les seves

institucions, formes de vida i gustos estètics) de la nova classe dominant, econòmicament i, cada vegada més, política. També, és clar, burgesia industrial pressuposa la presència de proletariat. Els eixamples ofereixen espai per a tot dos grups, degudament separats i diferenciats.

L'apropiació de l'espai urbà per part de la burgesia no es dona sense conflictes. D'una banda, els seus projectes es veuen sovint anul·lats, endarrerits o desvirtuats per les resistències o influències dels propietaris del sòl, rendistes no lligats al "bloc industrial", en paraules de Francesc Roca. Les expectatives urbanes que generen els eixamples suposen en part una pèrdua del control dels destins del sòl pels seus propietaris, limiten el sòl urbanitzable i determinen unes servituds (per a vials, clavegueram, a vegades per a espais públics o equipaments) impensables en altres moments.

D'altra banda, la pressió dels obrers industrials en la darrerria del segle XIX es comença a articular, i les seves reivindicacions per a unes millors condicions de vida desperten fortes lluites urbanes. Malgrat tot, fins a l'entrada al nou segle, amb l'excepció de l'estat social alemany, no s'inclou en el planejament urbanístic el concepte d'equipament social més enllà de la perspectiva de la beneficiència heretada de les actuacions higienistes posteriors al 1848 i les revoltes contra la ciutat liberal; ja sigui per les noves concepcions de la gestió pública o per la participació en aquesta gestió de grups polítics que volen representar als treballadors.

1.3. L'EIXAMPLE COM A FORMA D'EXPANSIÓ URBANA

Tipològicament, els eixamples s'han definit a partir de la seva relació amb la ciutat preexistent, normalment de planta medieval. Aquesta relació, bàsicament, es pot definir com d'"esventrament" o de "respecte". Pel primer cas se sol esmentar l'exemple de París i la reforma del baró Haussmann que va propiciar l'enderrocament, per motius econòmics, estètics i d'ordre públic, de part de la ciutat vella sobreposant-hi una trama urbana de concepció barroca.

L'altra opció és la de "segellar" la ciutat històrica sense introduir-hi grans modificacions i, normalment, substituint la cinta emmurallada per una ronda. A partir de la gran avinguda perimètrica s'inicia una ciutat nova, tipològicament ben diferenciada de la històrica i sovint complementària a aquesta. Això significa donar al centre històric una nova funcionalitat, de manera que el que abans era tota una ciutat ara n'esdevé una part, amb unes funcions precises sovint heretades del pes històric (institucional, de culte, monumental, de marginació). D'aquest model d'eixample destaca Viena, amb el gran eix/ronda —el Ring— que estructura tota la nova ciutat.

No es pot acabar un breu repàs pel concepte d'eixample sense una referència a Barcelona. Com es pot observar, cap de les dues tipologies "model" d'eixample no s'acaba d'ajustar al que coneixem del pensat per Ildefons Cerdà. De la seva singularitat en convé ressaltar, en primer lloc, el sentit social del seu disseny i intenció, cercant una ciutat igualitària i antirendista, representada per la seva famosa malla quadriculada —molt diferent dels models radials i classistes— i per la baixa densitat d'edificació. En segon lloc, i molt lligat amb l'anterior, la seva preocupació pel sentit redistributiu de l'urbanisme que es reflecteix en la dotació també igualitària dels equipaments i infraestructures. I en tercer lloc, la seva previsió/anticipació del que serien plantejaments de la ciència urbanística molt posteriors (amb Tony Garnier o Le Corbusier) respecte a les funcions de la ciutat i les seves formes.

El projecte, com se sap, va ser imposat pel govern de Madrid a despit del Pla d'Ei-

xample de Rovira i Trias, radicalment diferent al de Cerdà¹. No és gens estrany, doncs, que el d'aquest tingués grans problemes per a la seva execució i que resultés fortament modificat fins arribar al, malgrat tot, acceptable estat actual. Era un pla que no satisfia ni els rendistes ni servia plenament com a model de ciutat burgesa.

En resum, els aspectes tipològics dels eixamples –que han condicionat i condicionen moltes de les actuacions posteriors en la ciutat– poden resumir-se en contrast amb la trama urbana medieval preexistent i potser deutors de l'urbanisme clàssic -grec i romà- i colonial espanyol. Bàsicament, els eixamples aporten regularitat –molt sovint monotonia, a vegades monumentalitat– i un salt d'escala que des d'aquell moment, en les nostres ciutats, no ha deixat d'ampliar-se.

1.4. ELS EIXAMPLES A CATALUNYA

Existeix doncs un lligam entre revolució industrial –en concret entre introducció de l'energia del vapor i, progressivament l'elèctrica a la indústria–, i urbanisme regular a Catalunya. Els eixamples s'adapten molt bé a les necessitats d'unes ciutats que estan experimentant uns canvis molt profunds.

Aquesta relació esmentada entre l'adopció del model d'eixample i la revolució industrial es posa clarament de manifest observant el paral·lelisme cronològic existent entre la data d'aprovació del pla d'eixample d'una ciutat catalana i el moment en què aquesta ciutat inicia un cert desenvolupament industrial important. És significatiu, per exemple, que després del Pla d'Eixample de Barcelona, del 1859, el següent que es posa en marxa és el Pla d'Eixample de Sabadell, del 1865, essent aquest un pla estretament influenciat pel Pla Cerdà; l'any 1876 s'aprova el de Vilanova i la Geltrú, que és en aquests moments un important nucli industrial; el de Girona no s'aprova fins al 1909, redactat per l'arquitecte Eugeni Campllonch. Queda palès, doncs, que els plans d'eixample no sempre s'apliquen primer a les capitals de província, sinó a aquelles altres ciutats que estan creixent i que més necessiten d'una ordenació de l'espai urbà.

Tanmateix, en l'àmbit de les comarques gironines existeix una certa relació entre data de sol·licitud per a la realització d'eixamples i procés d'industrialització en aquelles ciutats més dinàmiques. Així doncs, llocs com Palamós o Sant Feliu de Guíxols, amb una incipient indústria surera, disposen, abans que la mateixa ciutat de Girona, d'un pla de reforma i eixamplament del nucli preexistent.

Aquests plans reflecteixen perfectament les "intencions" de la nova ciutat burgesa, que busca els seus nous espais: els d'obrers i els de propi lluitament. Tots posen l'accent en les noves necessitats generades per l'ús industrial, com, per exemple, la necessitat d'una nova xarxa circulatòria o la necessitat de reduir les altes xifres de mortalitat de la població, a través de l'edificació amb baixes densitats, únic camí de fer-ho viable abans de l'aparició dels antibiòtics i dels avenços mèdics del segle XX. Tot i així, el seu pobre sentit social no va gaire més enllà d'unes mínimes pautes higienistes.

La solució del model d'eixample a Catalunya es fonamenta en l'actuació global i

1 Breument, el Pla de Rovira i Trias, guanyador del concurs per l'eixample de Barcelona, es caracteritzava per la trama radial –molt més usada en aquells moments– i per una concepció barroca i monumental de l'urbanisme, amb gran avingudes confluent. Aquest Pla satisfia la burgesia barcelonina en la mesura que li oferia espai i també als rendistes ja que permetia immensos guanys. A més, donava resposta a una voluntat de la ciutat de monumentalitzar-se, d'adquirir trets de capital. Sembla que aquest darrer punt va ser el que va influir més en l'encert del govern de l'Estat d'imposar la idea del "progressista" Cerdà.

unitària per part del poder municipal, que defineix l'ordenació d'una ciutat nova. Això es combina, però, amb el fet que la "nova ciutat" segons el nou pla d'eixample es va realitzar de manera fraccionada i lenta, per mitjà d'actuacions privades puntuals que "s'ajusten al pla" i que el que en realitat fan és tergiversar-lo, per augmentar les densitats, segons uns ordenaments que van variant amb el temps. En definitiva, hi ha en aquest model una doble característica, de globalitat i fragmentarietat.

Ara bé, no tots els plans d'eixample de les ciutats catalanes presenten el mateix nivell tècnic i originalitat, puix que el Pla Cerdà ha resultat ser un pla infinitament superior, en tots els aspectes, als altres. Cerdà amb el seu projecte no només inaugura una ciutat nova, sinó àdhuc un nou concepte urbanístic.

2. LA NECESSITAT D'UN EIXAMPLE A LA CIUTAT DE GIRONA

Fins a les acaballes del segle XIX, Girona havia estat una ciutat amb un lent creixement, romanent tancada dins de llurs muralles medievals. D'una ràpida revisió de les dades de població es pot observar com els creixements eren minsos respecte a un nombre d'habitants tampoc massa gran: si el 1877 hi vivien 15.015 persones, el 1900 eren 15.787 i el 1920 17.691 (CLARA, 1983). Malgrat aquest modest impuls demogràfic, l'oferta de sòl en el Pla de Girona —en l'espai comprès entre les vies del carrilet Girona—St. Feliu de Guixols, el Mercadal i les vies del tren Barcelona-França— regulat segons el Projecte d'Eixample de l'Eugeni Campllonch, crea unes expectatives de creixement desconegudes fins aquell moment i la possibilitat de convertir-se en una ciutat moderna.

La història del desenvolupament urbà de Girona durant el primer quart del segle XX va associada a un canvi ràpid, sobretot en comparació amb bona part de la història urbana de la ciutat. El procés d'urbanització de les zones que constitueixen el marc urbà modern es va realitzar amb una constant anticipació de les construccions a l'elaboració o aprovació dels plànols i projectes generals. Tota aquesta dinàmica ha generat un teixit urbà irregular, inconseqüent i contradictori, que s'allunya dels objectius que regeixen l'elaboració d'altres plans d'eixample i que evidencia la manca d'un criteri ordenador de conjunt.

El Projecte d'Eixample de l'Eugeni Campllonch ha estat molt qüestionat, tant pel que fa a les altes densitats, a la manca de previsió de futur, al desconeixement o la no contemplació-consideració de les línies de creixement naturals de la ciutat, a la deficient connexió amb la ciutat existent, com a la seva inhibició en els efectes de barrera que provocaven les vies del tren. La realitat és que des d'aleshores Girona pateix les conseqüències d'aquestes errades.

Ja com a anticipació al Pla d'Eixample de l'Eugeni Campllonch, a l'any 1873 l'arquitecte municipal, Martí Sureda, va redactar un Projecte de Rectificació del carrer de Ronda (coincident amb l'actual carrer Ronda St. Antoni Maria Claret) i prolongació dels carrers de Lorenzana i Ultònia i obertura de carrers transversals a aquests, preveient la necessitat de realitzar un eixample parcial en el Pla de Girona.

El creixement ràpid de la ciutat fora muralles, sense un pla director que regulés la seva expansió, s'explica per diverses raons:

- 1- L'arribada del ferrocarril l'any 1862 a la ciutat i l'estació que va construir-se prop del portal d'Alvarez (al final del carrer del Progrés, avui carrer Nou), va originar l'aparició d'un nou nucli, inductor del naixement d'un sector comercial al seu entorn, centrat en la plaça Marquès de Camps, que aviat actuà com l'hamil C.B.D. de Girona.

- 2- La instal·lació de les primeres indústries modernes al barri del Mercadal i, sobretot,

en els camins naturals de sortida de Girona. Aquests camins constituïren els nous eixos de creixement dels barris que neixeren a l'exterior del recinte murallat. Així, en els carrers de la Rutlla, Lorenzana, Sta. Eugènia i Pedret, com a continuació del raval medieval, hi aparegueren cases d'una o dues plantes, tipologia que permetia l'existència d'un taller o petita indústria a la planta baixa i un habitatge al pis superior; alhora originaren la construcció de noves indústries i dels primers nuclis de població obrera fora del perímetre fortificat. Tot i això, cal considerar, respecte d'altres ciutats catalanes, que l'estructura industrial de Girona era molt minsa, basada en unes poques empreses no gaire grans a l'entorn dels sectors paperer, tèxtil i mecànic (CLARA, 1983, pag. 122, considera que el nombre de treballadors no devia superar els sis-cents a mitjans de segle).

3- La rebuda d'un contingent important d'immigrants, a partir del segon terç del segle XIX, atrets per les noves indústries, pel que Girona entra en una etapa en què la seva població va augmentant per primera vegada de manera ininterrompuda, si bé modestament.

Per tot això esmentat, i seguint els antecedents d'altres ciutats catalanes, l'Ajuntament de Girona el 18 de novembre de 1891 demanà al Ministeri de Foment el permís per realitzar un pla d'eixample amb l'objectiu d'ordenar i planificar el creixement urbànic fora les muralles de la ciutat.

El marc legislatiu per a l'elaboració de l'eixample era la "Ley de Ensanche de Poblaciones" de l'any 1876, que regulava la creació d'una Comissió d'Eixample, els recursos pel finançament i expropiació forçosa i la possibilitat de cessió voluntària de terrenys.

2.1. EL PROJECTE D'EIXAMPLE DE L'EUGENI CAMPLLONCH

Amb una llei especial aprovada l'any 1895, "Ley especial para el Ensanche de Gerona", el Ministeri de Guerra cedia el tram de muralles comprès entre el baluard de Figuerola i Sant Francesc de Paula. En aquest sentit, cal tenir en compte que les muralles havien perdut la seva funció defensiva, tant per una nova estabilitat com pel fet que havien quedat fortament malmeses en els conflictes bèl·lics de principi de segle; tanmateix, el caràcter estratègic de la ciutat de Girona, l'enderroc de les muralles i els seus baluards va enfrontar llargament l'administració local i la militar, fet que va retardar l'enllaçament de la ciutat vella i la ciutat nova. Les negociacions es varen perllongar fins a l'any 1931, quan amb una segona llei es cediren els baluards.

Mitjançant la "Ley especial para el Ensanche de Gerona", l'Ajuntament va aprovar els plantejaments i les bases per les quals havia de regir-se el concurs per a la redacció del Pla.

Al concurs s'hi van presentar dos candidats: un equip format pels arquitectes gironins Víctor Betrí Roqueta i Francesc Oliver Rolandi. L'altre candidat era l'arquitecte de Vilafranca del Penedès Eugeni Campllonch i Parés, lligat a Girona a través del seu matrimoni amb una gironina.

El primer equip no va arribar a presentar cap projecte, i quedà, òbviament, el projecte presentat per l'Eugeni Campllonch, l'any 1897, com l'únic i guanyador. No fou, però, aprovat per Reial Decret fins al 3 de desembre de 1909.

Aquests dotze anys d'impàs, en què la ciutat continuava creixent, donaren peu a la tergiversació del projecte. Així, apareixen edificis en llocs en els quals no estava previst construir-n'hi cap; aquest és el cas de l'edifici del Banc d'Espanya, construït l'any 1901

en un terreny destinat a la plaça Marquès de Camps (aquesta és la raó que implica la urbanització de la resta del solar en la forma triangular actual).

Per allò dels “fets consumats” es van fer algunes adaptacions del Projecte que foren aprovades per l'Ajuntament el 20 de febrer de 1910, i el 19 d'octubre del mateix any s'aprovaren les ordenances municipals, que regulaven l'execució del Pla d'Eixample.

2.1.1. EL CONTINGUT DEL PROJECTE

El Projecte consta de quatre carpetes: dues amb la memòria, una amb els plànols i una altra amb els pressupostos. Més tard s'hi afegiren dues carpetes més: una conté un document suplementari, redactat pel mateix Eugeni Campllonch l'any 1907, referent a les modificacions establertes pel Ministeri de Guerra, en relació a l'espai afectat per les muralles i els baluards; l'altra correspon a un projecte de l'any 1908, de rectificació-prolongació i eixamplament de les vies contigües a l'Eixample, puix que, tal com ja s'ha apuntat anteriorment, inicialment no estava previst l'enllaç entre la ciutat vella i l'Eixample, com també la urbanització de les places del Mercat i del Gra en els punts de contacte d'ambdós teixits.

En la primera carpeta, que conté la primera part de la memòria, es fa una descripció, tant del marc físic com humà, de la ciutat de Girona en el moment de la redacció del Projecte, fent referències al seu passat. S'hi denota una certa preocupació per les condicions higièniques de la ciutat, essent aquesta una de les principals raons que justifica la realització del Pla. Així, en el capítol setè s'hi recull: “*Urge la construcción de una ordenada red de alcantarillas, en la que se admitan las aguas procedentes de los usos domésticos y las industriales; complementando este servicio con el de limpieza de las calles. Con esto se evitaría la infección de las aguas del Oñar, puesto que este sistema de cloacas (el previst en el Projecte) podría verter lejos de la ciudad. Se impone también dotarla de aguas potables de las que tan escasa se encuentra, evitándose de esta manera el que los habitantes se vean precisados a usar las aguas de los pozos, corriendo el peligro que esto lleva consigo*”².

Tanmateix, hi ha una percepció de Girona com una ciutat suficientment ajardinada, puix que es quantifica que la ciutat té gairebé la mateixa superfície de jardins que d'espai edificat. Per això en el capítol cinquè es diu: “*Pocas son las ciudades de España que poseen jardines tan espaciosos como los de Gerona; para hacerse cargo de su capacidad basta considerar que la superficie de la ciudad es de cuarenta y cuatro hectáreas setenta y nueve áreas y la de la Dehesa treinta y nueve hectáreas noventa áreas*”, malgrat la localització perifèrica d'aquest parc. Potser és aquesta la raó per la qual el seu projecte pateix d'una manca total d'espais verds, herència que s'ha mantingut fins fa molt pocs anys.

Fa referència a les vies de comunicació i als habitatges que s'han construït fora la muralla, formant suburbis, atrets per la millor accessibilitat. Percep el suburbi que es forma a l'entorn de les places Marquès de Camps i del Carril com a embrió de l'Eixample i de la ciutat moderna, ja que en el mateix capítol cinquè s'especifica: “*a impulsos de la energía comercial de la ciudad se ha desarrollado un suburbio, que mejor podemos llamar ya rudimento de nueva ciudad, por cuanto no está unido completamente su sistema viario con la antigua o murada, pero que salvando este obstáculo constituiría el principio o punto de partida de un verdadero ensanche; las calles de Ronda, ronda de Fernando Puig, de Barcelona, Sta. Eugenia, plaza del Carril, idem del Marqués de*

2 La Memòria no està paginada.

Camps, etc., constituyen este suburbio que presenta todos los caracteres de una ciudad moderna y de expansión del núcleo murado". Contradictòriament, veu aquí la necessitat de connexió dels sistemes viaris entre aquest sector i la ciutat antiga i closa entre muralles, per a la formació d'un eixample modern, element que no resol bé, tal com ja s'ha apuntat anteriorment.

En la segona carpeta, que conté la segona part de la memòria, es fa una descripció del Projecte i es detallen tots aquells aspectes, molts d'ells de tipus tècnic, que han de regir la urbanització de l'Eixample.

En primer lloc es justifiquen els límits i l'extensió a ocupar per l'Eixample en relació a les previsions que es fan del creixement demogràfic en cent anys, previsions que, d'altra banda, partint del creixement mitjà anual del moment, foren errònies; en aquest sentit, en el capítol primer s'especifica: "...atendiéndonos a los datos estadísticos referentes al movimiento de la población de Gerona, deducimos que siendo como ya se ha dicho el término medio del aumento anual de 36,95 para todo el término municipal y correspondiendo a la población murada y núcleos de construcción que la rodean 14.735 habitantes, el aumento para ésta en un periodo que podemos fijar en cien años será de cuatro mil.

Según Levy cada habitante debe disfrutar de cuarenta metros cuadrados de terreno, cifra que nos parece en extremo exigua, puesto que nos da un total de doscientos cincuenta habitantes por hectárea.

Resulta pues que la superficie necesaria, para el aumento de cuatro mil habitantes, será de ciento setenta mil metros cuadrados, equivalentes a diez y seis hectáreas, superficie comprendida con exceso dentro de la zona proyectada.

El aumento de población fijado, deducido de las estadísticas que se acompañan, nos da para el total de la población el tipo de veinte mil habitantes próximamente, número que según J.J. Rosseau debería fijarse como maximum del de individuos que pudiesen hacinarse en una misma población".

L'emplaçament de l'Eixample, analitzat en el capítol segon, ve condicionat per l'Ajuntament, que marca que s'ha de localitzar forçosament entre els baluards de Figuerola i el de la Mercè i dins dels límits d'edificació de la Zona de Guerra. A Campllonch aquesta premissa li sembla del tot adequada ja que, a més a més, és una zona que queda fora del risc d'inundacions: "*El espacio o zona comprendido entre el baluarte de Figuerola y la carretera del Carmen es en efecto el más apropiado para poder dar lugar al desarrollo de un ensanche o expansión de la ciudad en las mejores condiciones: Pues esta parte queda salvada de las inundaciones de los ríos*".

A partir de la disposició de la xarxa viària divideix l'Eixample en dos sectors, units per la plaça Marquès de Camps, i que reben els noms corresponents als baluards més propers: el de Figuerola, al nord de la plaça, que per la seva proximitat a les fàbriques es percep com l'espai dels obrers, i el de la Mercè, al sud de la plaça, es concep com l'espai burgès. Si bé no resol correctament la connexió urbana amb els carrers principals de la ciutat vella, tot i que observa, en el mateix capítol segon, que aquesta és una tasca fàcil: "*Otra ventaja que reúne este emplazamiento es la fácil unión de las calles del ensanche con las vías del interior de la ciudad, ya que después de desaparecidas las murallas que en la actualidad la circuyen el enlace puede verificarse de una manera perfecta*", tampoc no ho fa amb els municipis de l'entorn, puix que sembla ignorar les línies de creixement ja existents.

Per cada sector fa una descripció dels carrers, en relació a la seva disposició i ordre jeràrquic. Tenint en compte que els tres ordres considerats vénen determinats per la seva amplitud, els de primer ordre són els de 20 metres d'amplada, els de segon ordre de 15 metres i els de tercer de 10 metres, mantenint la Gran Via de circumval·lació amb 25 me-

tres d'amplada; l'amplada de les voravies està en relació a la del carrer; són de 5,50 metres en els de primer ordre i d'1,50 metres en els de tercer ordre, amplada que es descompta de la total del carrer.

Com en tot eixample, no es contempla la creació de places. Les referències a aquestes són escasses i es parteix de les ja urbanitzades en la ciutat preexistent i les que es configuraran en els terrenys lliures dels punts de contacte d'ambdues ciutats.

Una altra de les deficiències del Projecte (objecte de modificacions que foren introduïdes més tard) és la de la superfície excessiva d'algunes illes, que s'explica per la simplicitat del Pla i per raons de perpetuació-conservació del parcel·lari preexistent en el territori. Així, algunes illes foren compartimentades amb passatges interiors i amb carrers no previstos per Eugeni Campllonch.

Com també és usual en d'altres eixamples, la seva implantació és lenta; òbviament, l'última zona de l'Eixample a formar-se fou la més allunyada del centre tradicional de la ciutat, és a dir, dins de la zona de la Mercè, el sector comprès entre els carrers de la Salle i la Creu. Existeix una altra raó, que va portar força maldecaps a l'Administració local, que fou el Conveni signat l'any 1924 amb Josep Ensesa, propietari de bona part dels terrenys tot i que va fer possible la construcció de la infraestructura quan l'Ajuntament no disposava del fons necessari per a la seva realització. El retard en la signatura del Conveni va repercutir en el creixement "a salts" de la ciutat de Girona; moltes de les illes de la zona de la Mercè restaren llarg temps sense edificar, mentre que en sectors allunyats del centre i no afectats pel Pla creixien acceleradament i al seu aire.

3. CONCLUSIÓ. L'EIXAMPLE DE GIRONA COM A ESPAI PENDENT

De l'estructura de l'article, amb dues parts molt diferenciades, en poden sortir unes conclusions a partir dels contrastos entre l'eixample teòric i el gironí.

És bastant clar que l'encaix entre teoria i pràctica és complicat en aquest cas. L'eixample d'Eugeni Campllonch respon a poques de les característiques i orígens del model i d'exemples d'altres ciutats.

En primer lloc, com el mateix arquitecte insinua, aquest eixample no té com a origen una pressió de l'economia i classes industrials, sinó els "impulsos de l'energia comercial". Efectivament, no és cap novetat dir que Girona no té com a característica de la seva configuració urbana —ni en aquells moments ni actualment— una empenta industrial, que demanés espai, habitatge, energia —sortosament aquest aspecte sí que existí en altres moments de la història a l'entorn de la sèquia Monar i amb l'alliberament de sòl que s'aconseguí amb la desamortització de Mendizábal— i claredat en la xarxa urbana.

Es pot dir que la industrialització del tombant de segle significa en molts casos una aplicació de la racionalitat positivista —"científica"— en la producció (l'extensió del taylorisme) que es reflecteix també en la ciutat (a Barcelona, per exemple). Per tant, un sil·logisme no gaire arriscat coneixent la ciutat present, ens portaria a afirmar que la Girona d'aquella època, no pensada industrialment, serà orfe d'aquesta racionalitat.

L'Eixample gironí no és "modern" en el seu origen, no és un pla, com molts altres, que intenta anticipar-se al que vindrà i que ja s'insinua (noves fonts d'energia i de transport, demandes socials,...); ben al contrari, beu d'inspiració i metodologia d'èpoques anteriors, de plantejaments higienistes i pre-urbanístics (és el J. J. Rosseau citat per Campllonch J. J. Rousseau?). No és un instrument de classe en el sentit que ens hem referit per a altres ciutats sinó que, més aviat, respon estrictament a una necessitat física de creixement, amb poc impuls social i debilitat política, molt a mercè de l'estructura de la propietat.

D'altra banda, discutiblement es pot dir que l'Eixample de Girona definís un espai ni burgès ni proletari. L'Eixample de Girona quasi no disposà en el seu origen, i ara encara menys, de l'arquitectura burgesa del tombant de segle que trobem a altres ciutats, ni de carrers d'escenografia burgesa, ni d'espais –equipaments– de lluïment d'un nou poder econòmic. Curiosament, els únics edificis reconegudament singulars d'aquesta època, els de Rafael Masó, són quasi tots fora de l'eixample i, és clar, en bona part de propietaris industrials ³.

L'Eixample és un espai mal dissenyat. La trama és indefinida entre l'ortogonalitat i la radialitat, absent de regularitat en les dimensions de les illes, malgrat que s'estengui damunt una topografia quasi plana. També, tot i que Campllonch planteja una jerarquització en les amplades dels carrers, és bastant evident –vist des dels nostres dies– que la seva previsió ha resultat absolutament insuficient.

Tampoc no va ser un eixample dissenyat amb possibilitats de creixement indefinides, com ho eren molts altres, per simple repetició de la geometria d'illes i carrers. Els seus límits i la seva modèstia eren molt clars, i el deixen encotillat entre vies de tren i municipis veïns, sense plantejar-se la connexió amb ells.

D'aleshores ençà, són molts els canvis que s'han produït tant a l'Eixample com al conjunt de la ciutat. La Guerra Civil, la seva consolidació, la densificació, l'aparició de successives perifèries que han convertit l'eixample en espai central, el seu progressiu canvi d'usos tendint cada vegada més a la terciarització, etc. Malgrat totes aquestes transformacions, l'Eixample, per bé o per mal, continua sent una assignatura pendent per a la ciutat.

Un centre al qual li costa assumir el rol de comercial, de serveis i administració i, també, de residència. Mancat encara de monumentalitat, equipaments i espais oberts. I, a més –tornant al contingut de l'article–, sense sòl per “desamortitzar”, amb poc marge per a la gestió ⁴. Les antigues fàbriques que tantes ciutats han pogut reutilitzar i que Girona no té. De places com la de la Constitució, que fins i tot no entra dins el que és estrictament l'Eixample, no en sortiran gaires més.

3 Caldria analitzar també fins a quin punt altres aspectes més sociològics van incidir en la poca voluntat de lluïment de poder econòmic per part de qui en disposava. De fet, és prou conegut els tipus d'adjectius, tots més aviat rònecs, que s'han emprat per definir literàriament la societat de Girona fins no fa gaires anys.

4 Gestió pública, s'entén, en la línia de la que s'ha practicat en moltes ciutats esponjant a partir d'edificis industrials en desús o obsolets, derruïnt-los o reutilitzant-los, socialitzant les fortes rendes diferencials –per la seva localització estratègica– que el seu sòl comporta.

BIBLIOGRAFIA

- BENEVOLO, L. (1963), *Le origini dell'urbanistica*, Bari, Laterza.
- CERVELLATI, PL. (1984), *La città post-industriale*, Bolonya, Il Mulino.
- CLARA, J. (1983), *Introducció a la història de Girona*, Salt, Col.lecció Històries Locals.
- FABRE, J. (1986), *Girona. Entre quatre rius*, Girona, Ajuntament de Girona.
- FONT, A. OYÓN, JL. i PIÉ, R. (1981), "La construcció de la Catalunya urbana", *Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme*, núm. extra, Barcelona.
- MARTÍN MADRID, M. (1975), "El Plan de Ordenación Urbana de Girona", Barcelona, CAU, núm. 29.
- PERMANYER, LL. (1990), *L'Eixample de Barcelona*, Barcelona, La Vanguardia.
- PICCINATO, G. (1974), *La costruzione dell'urbanistica. Germania 1871-1914*, Roma, Officina Edizioni.
- ROCA, F (1979), *Política econòmica i Territori a Catalunya 1901-1939*, Barcelona, Ed. Ketres.
- DIVERSOS (1980), *Guia d'arquitectura de Girona*, Barcelona, Ed. Gaia.
- VILAGRASA, J.(1985), "La geografia històrica anglosaxona", *Revista Catalana de Geografia*, Vol. 1, Època Segona, Barcelona, Institut Cartogràfic de Catalunya, pàg. 31-46.