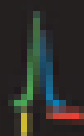


monogràfic

Girona, ciutat de ponts, passeres i viaductes

tema central

Scriptorium de Ripoll



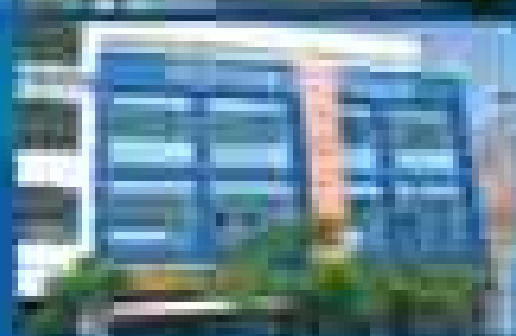
Obra nova, Reformes, Rehabilitació

TANCAMENTS D'ALUMINI I PVC

✓ Major aïllament

✓ Major confortament

✓ Major durabilitat



OR METAL

C/ Canal T. P. de les Illes 10

40800 LLIBRE LA VELLA (BALEARS)

www.ormetal.com

☎ 972 82 81 27



Albert Gascon

EDITOR:

COL·LEGI D'APARELLADORS
I ARQUITECTES TÈCNICS DE GIRONA
CTRA. SANTA EUGÈNIA, 19
17005 GIRONA. TEL. 972 21 18 54

DIRECCIÓ:

FRANCESC XAVIER BOSCH I ARAGÓ

COORDINACIÓ:

MIA MASGRAU I VENTURA

CONSELL DE REDACCIÓ:

JOSEP M. ARJONA I BORREGO
RAMON CEIDE I GÓMEZ
JOAN MARQUÈS I PALOMERAS
BERNAT MASÓ I CARBÓ
MIQUEL MATAS I NOGUERA
ERNEST OLIVERAS I AUMALLÉ
JOAN M. PAU I NEGRE
RAMON RIPOLL I MASFERRER
ENRIQUETA SOLER I REGUERA
NARCÍS SUREDA I DAUNIS
FRANCESC XIFRA I GIRONÈS

COL·LABOREN EN AQUEST NÚMERO:

ARNAU TUBERT I CAMPÀ
TERESA JORDÀ I ROURA
ROSER VILARDELL
ARNAU PUIG
NARCÍS SUREDA I DAUNIS
ÀNGEL BERNA I GÓMEZ
JOAN M. PAU I NEGRE

CORRECCIÓ:

M. ROSA GALLART

DISSENY GRÀFIC:

POZO & VIÑETA

IMPRESSIÓ:

GRÀFIQUES ALZAMORA

MAQUETACIÓ:

MASGRAU-YANI DISSENY SL

DOCUMENTACIÓ:

SERVEIS COL·LEGIALS I ADMINISTRATIUS
DEL COÀIATG

DIPÒSIT LEGAL: GI-427-1988

NOTA: ELS CRITERIS EXPOSATS EN ELS ARTICLES
FIRMATS SÓN D'EXCLUSIVA RESPONSABILITAT
DELS SEUS AUTORS, I NO REPRESENTEN
NECESSÀRIAMENT L'OPINIÓ DE LA DIRECCIÓ
D'AQUESTA REVISTA.

S U M A

R la punxa

46

2008

editorial

3

monogràfic

Girona, ciutat de ponts, passeres i viaductes.
Introducció

6

Arnau Tubert i Campà

Onyar

9

Les rieres de Font de la Pólvora i Vila-roja

20

Les rieres Bugantó i Gornau

22

Galligants

25

Ter

30

La riera Bullidors

36

Güell

41

La sèquia Monar

46

El traçat del ferrocarril

50

Viaductes urbans per a automòbils

52

Els altres ponts

54

Conclusions

58

tema central

Scriptorium de Ripoll

62

Teresa Jordà i Roura, Roser Vilardell, Arnau Puig

parlem de...

Els meus carrers (III)

70

Narcís Sureda i Daunis

article d'informació

L'estructura de fusta i les OCT

74

Àngel Berna i Gómez

article d'opinió

El pont de Valleta

78

Joan M. Pau i Negre

activitats col·legials

Exposicions

Actes diversos

Activitats formatives

Sessions informatives



En aquest número de la nostra revista us presentem un monogràfic que té un títol suggeridor: “Girona, ciutat de ponts, passeres i viaductes”. S’hi recullen construccions d’aquest tipus situades a la ciutat i les seves rodalies, i se’n descriu la situació i característiques i també la seva història. Per raons urbanístiques, algunes han desaparegut, en ser substituïdes per d’altres de més modernes que compleixen la primigènia finalitat. Però el títol és suggeridor perquè relaciona la ciutat de Girona amb aquests seus elements tan característics.

Per diverses circumstàncies històriques Girona sempre ha tingut vocació de pont, de passera, de viaducte. Des dels temps històrics més reculats, Girona ha sigut el cap de pont que, per la banda d’orient, ha connectat la península Ibèrica amb la resta d’Europa. Ha sigut la primera ciutat amb entitat prou notable que s’ha trobat el foraster en trepitjar les nostres terres.

Això, sovint li ha comportat més danys que beneficis, en convertir-la en el primer objectiu militar de les successives invasions que s’han patit al llarg del temps, i que sovint l’han anorreada i han obligat els gironins a convertir-se en permanents experts a salvar obstacles de tota mena, sobretot econòmics i demogràfics.

Tal és la funció d’un pont, un viaducte o una passera: salvar obstacles i proporcionar continuïtat als camins, tot adequant-se a l’entitat del camí mateix i a la seva finalitat.

Un pont és l’exemple més gràfic per representar un element de comunicació entre els territoris i les persones, però també entre les cultures.

No en va, en els bitllets de banc de la nova moneda europea solen figurar imatges de ponts, que salven obstacles i comuniquen

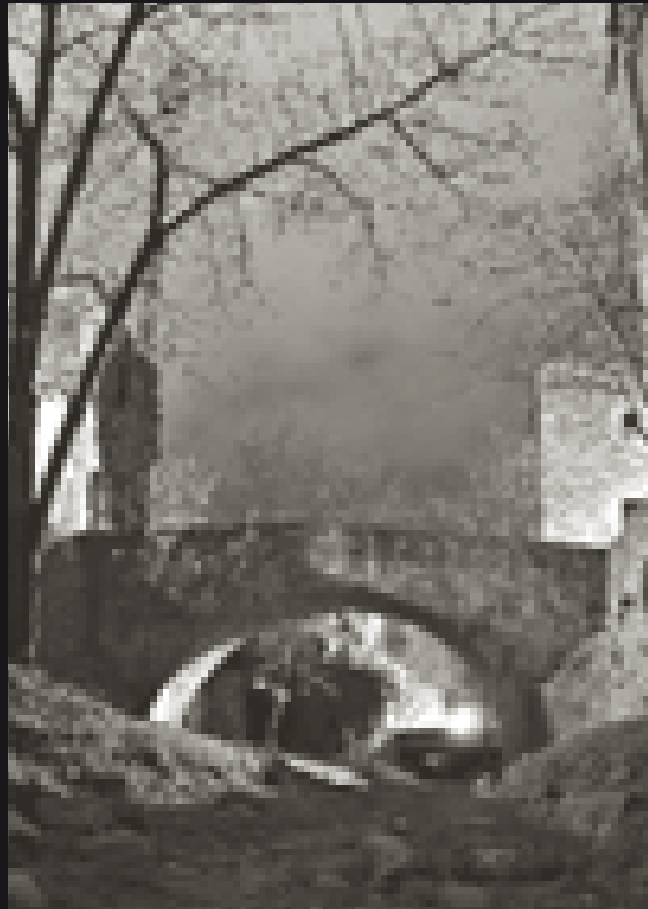
civilitzacions, i que comparteixen protagonisme amb les imatges de finestres, que són els elements que permeten mirar enfora i que penetri la llum a dins.

Per casualitats històriques i topogràfiques, Girona, a més de tenir vocació de pont, és una ciutat de ponts, i en aquest sentit podríem dir que s’agermana amb París, Roma, Londres, Florència o Venècia, tot i que aquestes ciutats no tenien pas aquella vocació d’element de comunicació que donava continuïtat als camins de tota mena, perquè sempre han sigut el final d’un camí o lloc geomètric d’on partien els camins de la cultura.

Això singularitza Girona, perquè la seva vocació li ha permès retenir el pòsit cultural que hi ha transitat, amb la qual cosa s’ha enriquit d’una manera extraordinària.

I els ponts, les passeres i els viaductes –discrets uns, artístics els altres, funcionals tots, amb més o menys interès arquitectònic o constructiu– s’han generat per la necessitat de salvar obstacles topogràfics, els uns humils com les rieres de Gornau, Bullidors i Bugantó, d’altres més notables, com el Ter o l’Onyar, passant per les discretes rieres que poden esdevenir puntualment un gran obstacle, com el Galligants o el Güell. Totes aquestes construccions, doncs, són, a més d’una característica notable de la ciutat en la seva imatge urbana, un autèntic símbol de la seva vocació i la dels seus ciutadans, oberts als camins d’Europa i receptius als elements positius que, sens dubte, aporten les cultures, amb els quals se salven obstacles de tota mena, talment com ho fa un pont.

e d i t o r i a l



MONOGRÀFIC

**Girona, ciutat de ponts,
passeres i viaductes**

Introducció

Arnau Tubert i Campà

El meu interès pels ponts de Girona prové de la meva etapa d'estudiant de batxillerat (2000-2002), en què vaig triar aquest tema per al meu treball de recerca. Val a dir que, en la meva visió de la ciutat de Girona, hi ha un abans i un després d'aquesta experiència de recerca. Va ser un any de fer buidatge de material bibliogràfic i sobretot de recórrer la ciutat d'un extrem a l'altre tot buscant el rastre de qualsevol pont, viaducte o passera que ajudés a salvar qualsevol mena d'element que actués com un entrebanc, que separés dos espais urbans. El resultat va ser un catàleg de 120 fitxes, 102 de les quals corresponen a ponts existents a Girona ciutat i 18 més a d'altres ponts que han desaparegut però dels quals queda documentació gràfica i/o escrita.

Des d'aquell moment fins ara la ciutat ha anat creixent i això ha suposat de manera inevitable la desaparició d'alguns ponts aleshores existents, la construcció d'alguns de nou i la reforma d'altres. Com que el meu interès per tot allò relacionat amb l'urbanisme ha crescut, he procurat seguir pendent de la qüestió, de manera que ara mateix tinc constància de l'existència d'uns 106 ponts i la referència històrica de 22 més.

De fet, per a qualsevol curiós que decideixi endinsar-se en el coneixement de tot allò relatiu als ponts de Girona hi ha dues obres que són bàsiques, *Girona: rius, ponts, aiguats*, de Ramon Alberch, i *Els ponts de ferro de Girona*, de Francesc Xavier Bosch i Aragó; a més hi ha un interessant estudi monogràfic titulat "Els ponts de Girona", obra de Maria Àngels Martínez i publicat pel diari *El*



Pont de Pedra i pont de les Peixateries Velles. (Arxíu: F.X.B.).

A part dels quatre rius més emblemàtics, Girona té un munt de petites rieres poblades de ponts antics i moderns. Uns i altres han contribuït a configurar el teixit urbà de la ciutat

Punt amb motiu de les fires de Sant Narcís l'any 2005. El buidatge d'aquestes tres obres permet adonar-se que el volum de ponts existents o documentats històricament a Girona és notablement alt, però també cal dir que totes tres centren la recerca en els quatre rius gironins, i com a molt la fan extensiva als ponts relacionats amb el traçat dels ferrocarrils que han creuat la ciutat.

La consulta d'altres obres com *Girona entre 4 rius*, de Jaume Fabre, descobreix al lector que, a part dels quatre rius més emblemàtics, Girona té un munt de petites rieres, en ocasions poblades de ponts antics i moderns. Aquest fet ajuda a adonar-se de la transcendència urbanística que arriben a tenir aquestes construccions en la integració de diferents retalls de territori dintre el teixit urbà.

Si el que es pretén, però, és anar barri per barri, carrer per carrer, amb la voluntat d'aconseguir trobar tots els ponts, passeres i viaductes existents a la Girona actual, resulta de gran utilitat un recull d'articles publicats al *Punt Diari* del 1984 al 1987 sota el títol comú de "Tots els carrers de Girona", la majoria signats per R. Alberch, J. Clara i J. Fabre. Així mateix, la consulta de les hemeroteques dels diaris *El Punt* i *Diari de Girona* esdevé indispensable per obtenir dades concretes sobre els ponts de construcció més recent i els plans urbanístics de la ciutat de Girona dels darrers anys, així com l'impacte que aquests han produït en els ciutadans.

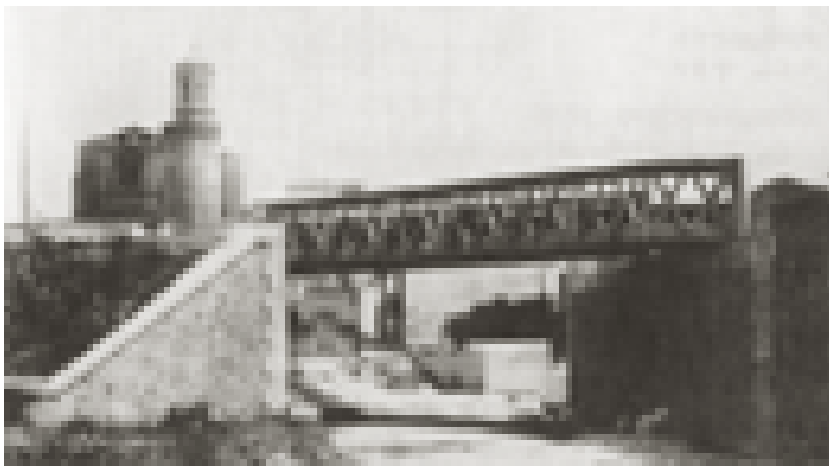


Pont de Ferro del ferrocarril sobre l'Onyar; en primer terme la passera. (Arxiu: F.X.B.).

8

En el meu cas, durant la recerca el gruix de ponts localitzats va créixer molt i vaig acabar definint 11 grans eixos al voltant dels quals s'havien anat construint els ponts gironins: el riu Onyar, les rieres de Font de la Pólvora, les rieres Bugantó i Gornau, el Galligants, el Ter, la riera Bullidors, el Güell, la sèquia Monar, els ponts del ferrocarril, els viaductes urbans per a automòbils i un bloc heterogeni d'altres ponts singulars.

En aquest monogràfic se seguirà, doncs, aquest esquema, tot fent sempre una primera aproximació a cada zona i analitzant-ne amb detall algun dels exemples més interessants o emblemàtics. Com a conclusió s'intentarà fer veure la relació que hi ha entre el creixement de la ciutat en cada període històric i la utilització de nous materials en els ponts dissenyats en aquell precís moment per resoldre algun tipus de necessitat.



Antiga imatge de Girona amb el pont sobre el carrer Figuerola en primer terme. (Arxiu F.X.B.).

Onyar

Parlar de l'Onyar és sens dubte parlar del riu gironí que més condiciona la imatge de la ciutat, la que habitualment té la gent en ment, i que és la d'una ciutat amb rius. L'Onyar, els seus ponts, les seves cases pintades són –amb Sant Feliu i la Catedral al fons– la imatge “de postal” més venuda de la ciutat. Molts pintors han convertit aquest espai en tema de les seves obres artístiques i són molts els escriptors que han parlat de Girona i dels seus ponts, i això la majoria de les vegades vol dir dels ponts de l'Onyar.

Aquest riu en el seu tram des de la plaça de Catalunya fins a la seva desembocadura al Ter fa de línia divisòria entre el que són les dues parts del Barri Vell de la ciutat: la de la banda del Mercadal i la de Sant Feliu i la Catedral. A partir d'aquell punt l'Onyar separa la zona de Fora Muralla i Vista Alegre a una banda i tot el nou Eixample gironí a l'altra.

Curiosament el cabal d'aigua que avui dia porta aquest riu és gairebé ridícul, i si no fos per l'aportació de la sèquia Monar seria impossible aquella falsa sensació de riu “de veritat” que un té més enllà del pont de Pedra. Per això, cíclicament es reobre el debat sobre la possibilitat de cobrir part de l'Onyar, seguint l'exemple del que es va fer a la plaça de Catalunya, o en canvi anar facilitant l'accés d'una riba a l'altra a base d'un seguit de ponts o passeres per a vianants, proposta aquesta segona que és la que s'ha anat imposant.

Si ens remuntem fins al pont de la Creueta, indret on s'ha construït un gran pont que travessa l'Onyar i uneix la prolongació del carrer

Emili Grahit amb la rotonda dels Àngels i la carretera de Sant Feliu, cal desplaçar-se gairebé un quilòmetre i mig fins a trobar un altre pont, concretament el de la font del Rei; enmig, només hi ha una humil passera rústica al darrere de la parròquia de la Sagrada Família i, curiosament, a partir d'aquell punt, és possible trobar un pont gairebé cada 200 metres, fins a sumar un total de 13 construccions existents actualment, a les quals caldria sumar-ne sis d'antigues ja desaparegudes o reformades.

Alguns d'aquests ponts figuren entre els que la majoria de la gent considera els més emblemàtics de la ciutat, i al capdavant hi hauria el pont d'en Gómez –també conegut com de la Princesa–, el pont de Pedra i el pont de Ferro, també dit de les Peixateries Velles. Però també hi podríem trobar alguns dels considerats més polèmics i qüestionats, com ara el pont de l'Areny, amb la seva estranya ubicació en diagonal sobre el riu i que, sense ser apte ni per al trànsit rodat ni per als vianants, arruïna la perspectiva del carrer del Carme; o també la passera de la font del Rei, aparentment poc útil per l'existència d'un pont a molt pocs metres i que contrasta amb el fet que, riu amunt, no hi hagi cap altra estructura capaç d'unir la part del carrer del Carme propera al cementiri amb la zona de la prolongació del carrer Emili Grahit.

En relació amb la creació o eliminació d'alguns dels actuals ponts sobre l'Onyar, caldria fer notar també que el nou pont de Sant Feliu ha estat una obra molt encertada i que actua com a autèntic portal entre la zona del passeig de la Copa i la de Sant Feliu. Per contra, caldria esmentar el poc encert que va representar la transformació del pont de Sant Agustí quan se'n va eliminar l'antiga estructura metàl·lica. Caldrà estar atent al destí que es pugui donar a l'actual pont del Ferrocarril si, tal i com està previst, la línia del tren acaba soterrant-se, ja que perdre un monument com aquest seria una greu responsabilitat ciutadana.

N'hi ha de polèmics o qüestionats, com el pont de l'Areny, i d'altres considerats obres molt encertades, com és ara el pont de Sant Feliu

Aspecte general de la passera. Al fons es pot veure el nou pont de la Font del Rei. (Arxiu: F.X.B.).





*Palanca d'en Vila o de l'Areny.
(Arxiu: F.X.B.).*

Palanca d'en Vila o de l'Areny i pont del Pes de la Palla

La primera estava situada al sector sud del recinte fortificat de Girona, al llit de l'Onyar, més amunt del pont de Sant Francesc. Aquest lloc, conegut amb el nom genèric de l'Areny, serví molt temps com a mercat del bestiar i era accessible mitjançant palanques de fusta i rampes que des del portal del Pes de la Palla, actual rambla Verdaguier, i de Canaders, sector sud del barri del Mercadal, davallaven vers el riu. Les referències més antigues daten del segle XVIII: l'any 1734, el mestre de cases de Girona Esteve Ferrer contractà diverses obres de reparació del pont. El 1844 era el fuster Narcís Illa a qui l'Ajuntament confià la reconstrucció de les palanques de l'Onyar, entre les quals la de l'Areny, que era una simple palanca de fusta aixecada sobre estaques, sense baranes i amb rampes d'accés.

Al principi del segle XX, un cop enderrocades les muralles i desaparegut el portal d'en Vila, es va parlar per primer cop de construir-hi un passallís, però va quedar desestimat. El 1909, finalment, hi construïren un pont nou a major alçada. S'anomenava pont del Pes de la Palla. Es tractava d'una construcció d'ús exclusiu per a vianants. Les imatges més antigues mostren un pont de fusta fet en sis trams sobre cinc pilars també de fusta.

En la reforma posterior el material que es va utilitzar va ser el formigó, amb barres de ferro i paviment de pòrtland, i va quedar com un pont de tres trams sobre dos pilars de formigó i pedra. Els

anys 1920 i 1922 va haver-hi noves construccions i modificacions. Més tard, l'any 1929, es va fer un projecte de mercat, dirigit per l'arquitecte Maggioni, que no es va acabar d'executar mai, malgrat que ja s'havien fet part dels fonaments. L'any 1963 va haver-hi unes fortes inundacions que van enderrocar el pont, i va ser en aquell moment que es començà a parlar de fer-hi la plaça de Catalunya.

Plataforma de la plaça de Catalunya

La plaça de Catalunya està situada entre el que ara és l'avinguda Sant Francesc i la plaça Pompeu Fabra. Es tracta d'una plataforma urbana situada sobre el riu realitzada amb bigues de formigó repartides en quatre trams sobre tres pilars longitudinals. L'estructura és d'una plaça urbanitzada amb zones verdes i un brollador central, amb un giratori de trànsit de vehicles i zona d'aparcament. Aquest espai sorgeix com a conseqüència de l'enderrocament de les cases situades entre els carrers del Pavo i de Canaders, resultat del qual sortiria la plaça Pompeu Fabra, i també del posterior projecte anomenat Pla Perpiñà, el qual preveia la construcció d'edificacions de 16 plantes sobre una base de dues plantes més àmplies destinades a botigues i oficines; com que aquest pla va topiar amb la dificul-

Pont de Pedra. (Foto: Albert Gascón).



L'any 1850, sota la direcció de Vicenç Martí, s'inicià la construcció de l'actual pont de Pedra. A causa de problemes econòmics no es va inaugurar fins a l'any 1856, sota una nova direcció, la de Josep Maria Faquineto

tat que comportava el coeficient d'edificabilitat –que obligava a destinar el 30% de la superfície de qualsevol pla parcial a jardins públics–, el fet de cobrir un tram de l'Onyar era una forma de crear artificialment zones verdes.

Objecte de diferents reformes estructurals i urbanístiques dutes a terme els darrers anys i que han millorat sensiblement la part corresponent a la banda dreta de l'Onyar, aquesta construcció fa una feina molt important en la canalització del trànsit de vehicles i com a punt de trobada i de lleure, però és un element de l'entramat urbà gironí que en ocasions s'ha qüestionat, fins al punt de proposar-ne el seu enderrocament i substitució per una sèrie de ponts estratègicament distribuïts.

El pont de Pedra

El pont de pedra està situat entre la rambla de la Llibertat i els carrers Nou i Santa Clara. Es va construir a mitjan segle XIX en substitució de l'antic pont de Sant Francesc o de Framenors, del qual diuen que el rei Jaume I el va fer reconstruir en substitució dels antics ponts de fusta. Aquesta construcció tenia tres majestuoses arcades de punt d'ametlla recolzades en dos pilars, la qual cosa li donava





Pont de Pedra. (Arxiu: F.X.B.).

una major resistència davant les aigües, i per tant més seguretat per a la comunicació a banda i banda del riu. La construcció de l'actual pont de Pedra, anomenat també pont d'Isabel II, començà el 1850, sota la direcció de Vicenç Martí, però dos anys després les obres es paralitzaren per falta de diners. Els gironins escriviren una carta a la reina demanant-li un ajut econòmic i les obres es varen reprendre, sota la direcció de Josep Maria Faquinet, que va variar el projecte original modificant-ne l'alçada i substituint-ne la base. El nou pont de Pedra consta de tres arcs rebaixats que recolzen en dos pilars centrals tallamars arrodonits. L'any 1856 va ser inaugurat i es va convertir des del primer moment en un dels llocs de la ciutat amb més vitalitat i en un mirador excepcional de la Girona monumental, sobretot per als forasters que acaben d'arribar.

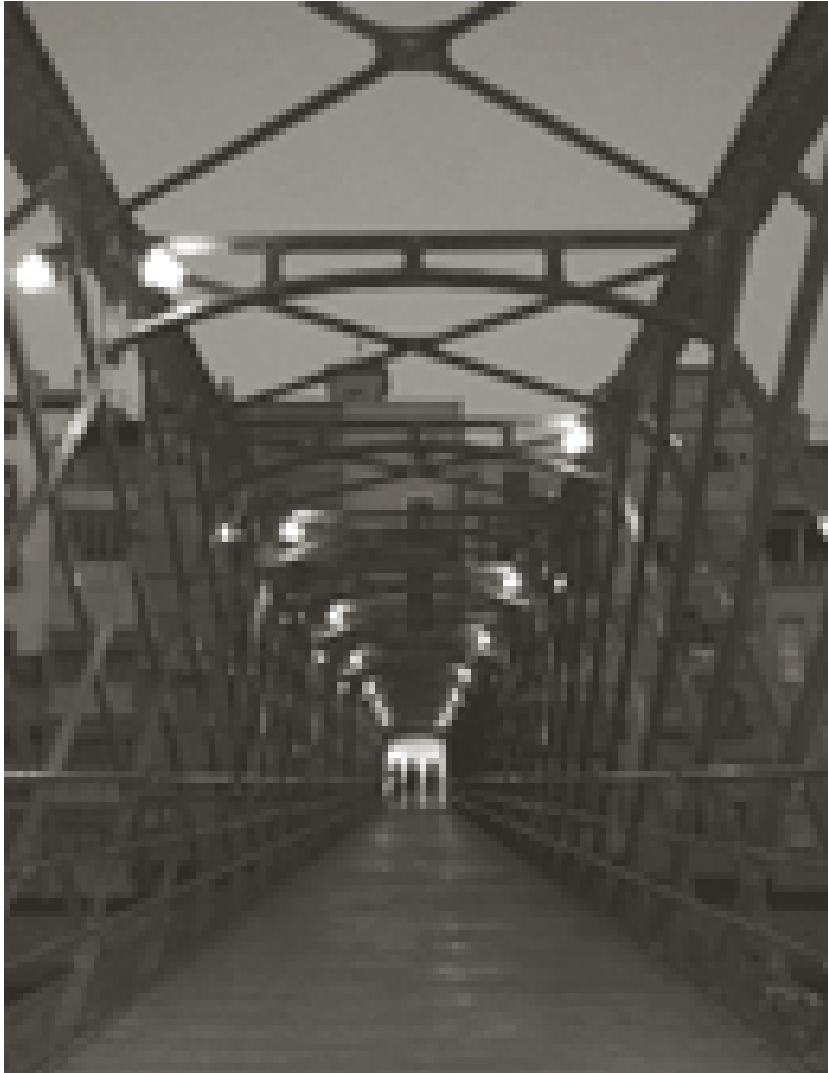
El naixement del barri del Mercadal va propiciar la construcció de ponts estables en substitució de les palanques de fusta. El pont de les Peixateries Velles n'és una clara mostra

Pont de les Peixateries Velles

El pont de les Peixateries Velles està situat entre la rambla de la Llibertat i el carrer de Santa Clara, a la placeta de les Peixateries Noves, on hi havia l'edifici del mercat del peix. Va ser construït l'any 1877 per la companyia parisenca Eiffel i Cia, fet que està relacionat amb el naixement del barri del Mercadal, que va fer necessària la construcció de ponts estables en substitució de les palanques de fusta, de vida més efímera. L'obra de la companyia Eiffel i Cia era feta de ferro i en un principi hi havia posats uns fanals que l'empresa va regalar a l'Ajuntament perquè el pont fos més bonic. La seva estructura metàl·lica enreixada va representar una revolució tecnològica molt forta, i la seva solidesa ha fet que hagi resistit forts aiguats i pujades del riu en moltes ocasions. Aquest pont ofereix una singular mostra local de l'arquitectura del ferro, en recollir totes les característiques que li són pròpies: absència de monumentalitat, nuesa decorativa, utilització racional del material, estreta relació entre forma i funció.

Pont de Sant Agustí i pont de les Peixateries Velles, any 1987. (Arxiu: F.X.B.).





*Pont de Ferro, imatge actual.
(Foto: Albert Gascón).*

El pont de Sant Agustí

El pont de Sant Agustí està situat entre el carrer de l'Argenteria i la plaça de la Independència, on hi havia el convent de Sant Agustí. L'origen d'aquest pont es remunta a l'any 1647, en què es va construir una palanca de fusta per tal que els frares del convent de Sant Agustí disposessin d'una via de comunicació amb el centre comercial i religiós de la ciutat. El 1877 el volia fer la casa Eiffel, però finalment el va executar la Maquinista i Marítima de Barcelona. Es va construir de ferro i tenia una estructura formada per dos trams continus de bigues de gelosia, amb un cantell de biga d'1,4 m, però el 1973, després de diverses reparacions, la part esquerra del pont va cedir i el substituïren per l'actual passera de formigó armat. La desaparició del pont de ferro va suposar la pèrdua d'un element de qualitat de la moderna història urbanística de la ciutat.

El pont d'en Gómez, conegut també com a pont de la Princesa i pont de la Creu Blanca, és una obra atrevida, d'un sol ull, construït l'any 1914

El pont d'en Gómez

El pont d'en Gómez està situat entre el passeig de Canalejas i la pujada de Sant Feliu. El nom està dedicat a Miquel Gómez, un gitano que va cedir una part de l'immoble del qual era propietari quan es va obrir l'accés al pont. També es denomina com a pont de la Princesa i pont de la Creu Blanca. Va ser construït l'any 1914 per Lluís Homs Moncusí. És una obra atrevida, d'un sol ull, que presenta una considerable esveltesa i aprofita fins al límit les possibilitats del formigó armat. Per comprovar-ne la solidesa fou sotmès a una curiosa prova: varen col·locar-hi 478 sacs de sorra de 55 kg cadascun i va donar bon resultat. Aquest pont ha resistit molts aiguats i ha prestat una funció capital en les comunicacions de les dues meitats de Girona separades pel riu.

Pont de Sant Feliu

Està situat entre el passeig de Canalejas i la plaça de Sant Feliu, al costat del passeig de la Copa. Uneix els aparcaments de la Devesa i especialment els aparcaments d'autocars turístics amb l'entrada al Barri Vell per Sant Feliu. També se'l coneix amb el nom de pont Rovellat.

*Pont d'en Gómez o pont de la Princesa.
(Foto: Albert Gascón).*



El projecte és de Juan Antonio Sobrino (PEDELTA), i el disseny va anar a càrrec dels arquitectes Antonio Blázquez i Lluís Guanter. La construcció va ser poc complicada i poc molesta per als vianants. A peu d'obra només es varen construir els estreps de formigó de suport de la construcció. L'estructura no té cap tipus de vibracions molestes per als usuaris. El dia 21 de març de 1996 va arribar el pont de ferro i va quedar muntat a la nit, però encara hi faltaven alguns retocs, com els accessos, el paviment de fusta i els acabats. Va ser inaugurat a començament de maig de l'any 1996.

El pont de Sant Feliu forma un pòrtic biarticulat de 55 m de llum lliure, amb una estructura metàl·lica de xapa soldada d'acer. Dos morts de formigó armat transmeten les càrregues a dues bieles de formigó que conflueixen en ròtules tipus Freyssinet. Els paviments i passamans són de fusta de bolondo. El seu disseny, en pòrtic, i el fet que el cantell perdi gruix al centre, li donen esveltesa i el converteixen en un contrapunt modern davant la imatge del centre històric. Aquesta passarel·la està formada per tres peces metàl·liques, d'acer Corten fabricades en un taller.

El pont de Sant Feliu, inaugurat el maig de 1996, d'ús exclusiu per a vianants, ha estat clau per reactivar el barri de Sant Feliu

*Pont de Sant Feliu.
(Foto: Mía Masgrau).*





Pont del Ferrocarril. (Arxiu: F.X.B.).

Es tracta d'un pont d'ús exclusiu per a vianants i ha estat clau per reactivar i dinamitzar el barri de Sant Feliu, que s'havia convertit en un cul de sac. Ha donat vida a la zona i s'ha fet convertit en l'entrada més habitual per als turistes al Barri Vell.

El pont del Ferrocarril

Travessa el riu Onyar a 958 m de l'estació de Girona. Es tracta d'una construcció de doble via per a la circulació de trens. El primer pont va ser bastit l'any 1876 per la companyia Gustave Eiffel de París, subcontractista. L'estructura principal original estava formada per cinc trams tipus gelosia i un cantell de 4,5 m. Estava pintat de color verd. Segurament per la seva longitud –de tots els ponts construïts per al ferrocarril, aquest és el més llarg–, és un dels més coneguts de la ciutat de Girona, i ha estat punt de referència de molts pintors i escriptors. L'any 1959 es va anunciar la supressió del pont de ferro del tren, per tal que aquest pogués suportar el pes dels trens que hi passaven. Algunes persones varen demanar en va que el nou pont projectat s'adaptés al paisatge i no destrossés la visió característica de les cases i dels campanars. El resultat que es va obtenir no tenia res a veure amb l'esvelta elegància del pont antic.

Les rieres de Font de la Pólvora i Vila-roja

A la dècada dels 60 diversos organismes públics com el Patronat Provincial de l'Habitatge, l'Obra Sindical del Hogar i el Ministeri d'Habitatge –que a partir dels anys setanta es va integrar en el MOPU– varen dur a terme algunes accions de promoció pública d'habitatges en la zona corresponent al marge dret del riu Onyar, en un espai situat al darrere del cementiri municipal i que es va estructurar en tres grans subespais: Vila-Roja, Grup Sant Daniel i Font de la Pólvora.

S'hi varen instal·lar sobretot famílies d'immigrants arribades a Girona durant les dècades dels 50 i 60. Els terrenys on es van construir els blocs d'habitatges eren travessats pel curs de dos torrents o rieres que dificultaven l'enllaç entre aquests tres àmbits.

Encara avui alguna zona s'anomena el Barranc i quan plou amb força es poden veure perfectament aquestes rieres. En la fase de recerca sobre el terreny es poden localitzar fins a cinc ponts en aquest sector, dos dels quals, situats a l'avinguda Font de la Pólvora i el carrer Hortènsia, responen a una estructura de tub de xapa ondulada i daten de final dels 70. Un tercer pont, situat a la part més alta i que serveix per lligar Vila-roja i Font de la Pólvora, és una construcció de formigó feta als anys 60. Ja en la zona de contacte amb la carretera de Sant Feliu hi ha dos ponts més, sota els quals passen aquestes rieres just abans de desembocar a l'Onyar. Tots dos tenen en comú el fet de tractar-se d'ampliacions, a base de formigó, d'antics ponts de carretera fets amb pedra i amb arcs de mig punt. En el cas del de la Sagrada Família, les solucions a

Les solucions a base d'escalles per facilitar l'accés de la gent del barri als locals de la parròquia de la Sagrada Família ha generat una estructura molt peculiar i alhora molt útil



*Pont de la carretera de Quart, davant de la parròquia de la Sagrada Família.
(Foto: Mía Masgrau).*



*Accés que permet creuar la carretera per sota i accedir als locals de la parròquia.
(Foto: Mía Masgrau).*

base d'escapes per facilitar l'accés de la gent del barri als locals de la parròquia han acabat generant una estructura molt peculiar i molt útil, ja que permet creuar la carretera per sota. És un barri desconegut per a molta gent, on pots descobrir-hi diversos subespais amb característiques molt diverses i que denoten graus d'integració social molt diferents. Aquí, els ponts han estat clau per ajuntar aquestes àrees i facilitar l'accés d'una a l'altra.

Les rieres Bugantó i Gornau

Segur que molts gironins tot i que passen diàriament per l'avinguda Lluís Pericot ignoren que aquesta discorre paral·lelament a una antiga riera, la riera Gornau, que es perd sota el pis de l'avinguda i fa la resta del recorregut soterradament fins a l'Onyar.

Com a elements que lliguen la zona de Pericot amb l'avinguda Montilivi hi ha tres obres de proporcions similars i construïdes amb una estructura basada en un espai de llum fet a base de grans tubs de formigó: és el cas dels ponts dels carrers Castell de Peralada i F. Palau i Quer; en altres ocasions la solució s'ha buscat en un conjunt de tubs, com és ara el del carrer de Sant Salvador d'Horta. El curs de la riera en aquesta part dóna lloc a espais verds, enjardinats, que resulten clau com a equipaments en un barri que ha crescut, i creix, a un ritme frenètic. Hi ha notícies d'un pont que estava situat al carrer Claudi Girbal i que va desaparèixer durant la dècada dels 80.

La part alta de la riera Gornau presenta un brancal diferenciat que s'anomena riera Bugantó, en el curs de la qual en els dos darrers anys s'han construït dos ponts per a vianants molt diferents en la seva construcció i també en el seu encert. Es tracta d'un magnífic pont de fusta dissenyat per l'arquitecte Arcadi Pla i situat en ple campus de Montilivi. És un model d'austeritat, d'integració en el medi i d'eficàcia funcional. En canvi, uns metres més avall, a la riera Gornau s'ha construït un pont per a vianants també de fusta, en un punt en què, en haver limitat l'accés als vianants, ha fet perdre

Tot i passar-hi diàriament, potser molts gironins desconeixen els tres ponts que comuniquen l'avinguda Montilivi amb la zona de Pericot



Riera Gornau. (Arxiu: Masgrau-Yani).

l'oportunitat de donar una sortida natural al trànsit procedent del carrer Caldes de Montbui fins a l'avinguda Montilivi. L'estructura, d'altra banda, respon a una tipologia de la qual l'Ajuntament de Girona n'ha construït d'altres molt similars a la riera Bullidors del barri de Taialà, Germans Sàbat.

Pont del campus de la UdG a Montilivi

Està situat dins el campus de Montilivi de la Universitat de Girona. Uneix la zona de les facultats de Dret, Econòmiques i Ciències amb els nous edificis de l'Escola Politècnica. S'ubica al costat mateix del nou edifici de la Biblioteca. És un pont d'ús exclusiu per a vianants. Va ser construït l'any 2000 i és obra de l'arquitecte Arcadi Pla, autor també de la Facultat d'Econòmiques. Es tracta d'un pont de caixa, de fusta, d'un sol tram recte de 16 m de llargada i 4 m d'amplada. El tractament del material, molt auster, pretén integrar aquest element en un entorn de bosc de pins, roures i alzines. És un bon exemple de discreció i simplicitat.



*Passera carrer Riera Bugantó.
(Foto: Mia Masgrau).*

Passera del carrer Riera Bugantó

Està situada en el carrer del mateix nom, en la seva confluència amb l'avinguda Montilivi. Es tracta d'una construcció exclusivament per a vianants i permet un ràpid accés des de la zona de Montilivi cap a la via formada pels carrers Riera Bugantó, Caldes de Montbui i tota la zona de Santa Eugènia que hi ha darrere l'Hiperacor. Va ser construïda l'any 2001 i és una obra de fusta d'un sol tram recte de 26 m de llargada i 3,30 m d'amplada. El pont reposa sobre una base de formigó a cada un dels extrems, que a més a més constitueix un passadís d'accés al pont de 9 m de llargada en la banda de Montilivi i 6,6 m de llargada en la del carrer Riera Bugantó. Es divideix en 9 segments separats per una estructura vertical de fusta i la barana és massissa en la seva meitat inferior i de gelosia en la superior. Aquesta fusta està tota tractada d'un color groc molt intens. És un pont bessó dels dos ponts per a vianants fets de fusta que hi ha sobre la riera Bullidors.

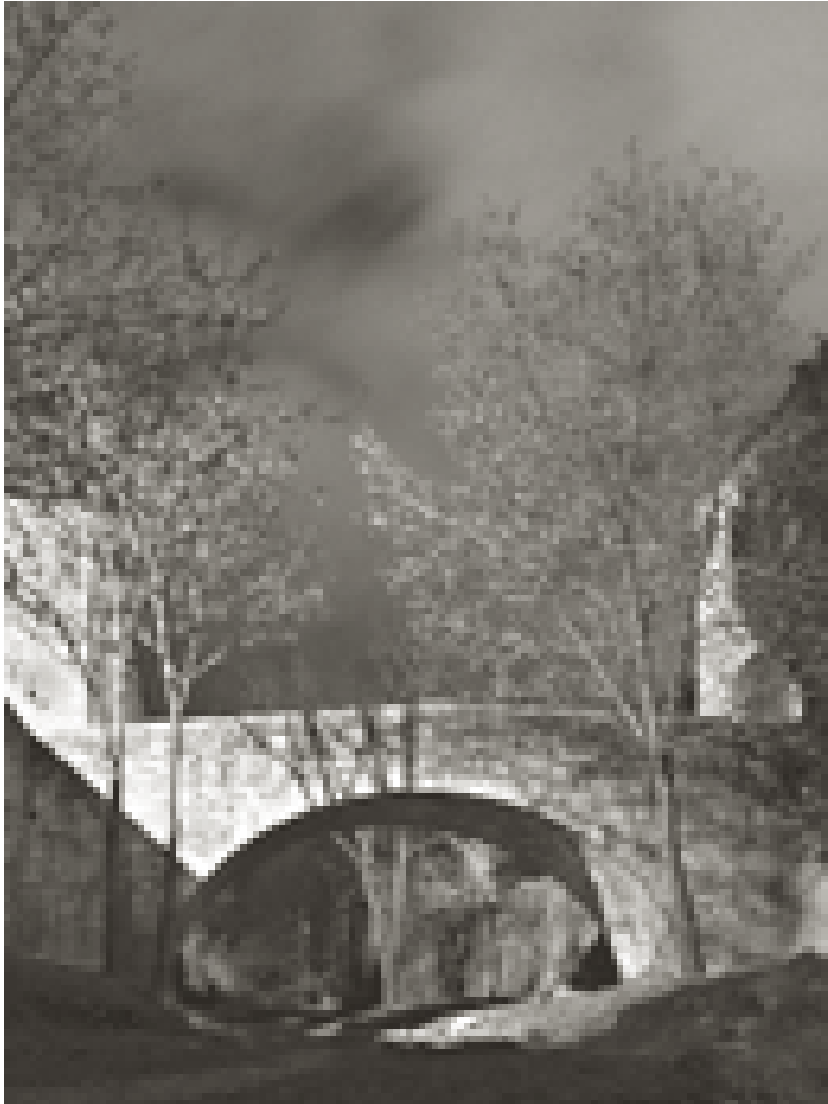
Galligants

Identificar els ponts del Galligants suposa descobrir petites construccions que tenen l'encant dels antics ponts de pedra o la humilitat dels més discrets, que faciliten el pas del riu per sota dels camins que porten cap als Àngels

Si hi ha un riu gironí que encara discorre per espais naturals que tinguin un aire d'autèntic paradís aquest és sens dubte el riu Galligants, i això és així perquè la vall de Sant Daniel, que és el curs natural d'aquest riu, conserva encara avui un aire rural en la seva arquitectura que sorprèn si tenim present que està molt a la vora del centre històric de la ciutat.

La majoria de la bibliografia que parla del Galligants es refereix als terribles aiguats que durant segles va provocar aquest riu d'aparença idíl·lica.

Agafant la plaça de les Sardanes com a límit municipal de Girona, tot assumint que tant cap a la banda dels Àngels com cap a la del castell de Sant Miquel es poden arribar a localitzar estructures pertanyents a Girona, començarien la sèrie de ponts del riu Galligants. Estudiar-los representa descobrir petites construccions que tenen l'encant dels antics ponts de pedra o la humilitat dels ponts discrets que faciliten el pas del riu per sota dels camins que porten cap als Àngels i que sovint corresponen al traçat d'antigues vies romanes que es dirigien cap al portal de Sobreportes. En moltes ocasions, com ara els ponts de la font d'en Pericot o el de la font del Bisbe, les construccions van estretament lligades a l'existència de deus d'aigua molt visitades pels gironins de tots els temps i que han contribuït a mitificar la vall de Sant Daniel. Així mateix, també suposa estudiar algun petit pont metàl·lic recuperat d'algun altre lloc i traslladat a un espai, com és el cas del de la plaça de les Sardanes, gràcies a la iniciativa dels veïns de la zona, o algun pont



*Pont de Sant Pere de Galligants.
(Foto: Albert Gascón).*

de pedra restaurat amb aire medievalitzant integrat en un conjunt tan pretensions com és el del passeig Arqueològic i l'església de Sant Pere de Galligants.

Superat el punt en què el Galligants passa a la vora de les esglésies de Sant Pere i Sant Nicolau, el riu queda cobert per una plataforma la construcció de la qual va comportar la desaparició de ponts tan carregats d'història com el del carrer del Llop o el del carrer de la Barca. El cas és que en el seu últim tram el curs queda amagat i que quan desemboca al riu Onyar ho fa a través d'una obertura en el mur de contenció d'aquest riu que ben segur que molts gironins no han vist mai.

Pont de la plaça de les Sardanes

Està situat al barri de Sant Daniel. Enllaça el camí dels Àngels amb la plaça de les Sardanes. Es tracta d'un pont d'ús exclusiu per a vianants i serveix per accedir a la plaça des del camí dels Àngels



*Pont de la plaça de les Sardanes.
(Arxiu: F.X.B.).*

El pont de la plaça de les Sardanes, un projecte de l'any 1975, es va construir en substitució d'una passera de fusta que va quedar inutilitzada a causa d'una gran riuada

tot passant per sobre el riu Galligants. El projecte és del març de l'any 1975, per substituir la passera de fusta que hi havia en aquell indret, feta durant la Guerra Civil i que va quedar inutilitzada a causa d'una riuada. L'estructura principal està formada d'un sol tram amb perfils tipus U de 16 cm. Les bigues, de 4,4 m de llargada, descansen sobre estreps de fàbrica de carreus. El pont té una llargada total de 5,3 m i 1,1 m d'amplada. El paviment està fet de formigó i la barana és metàl·lica de gelosia distribuïda en quatre trams. L'accés es fa a través d'unes escales d'obra. L'espai de llum té una alçada de 2,5 m. Malgrat que no és gaire transitat, els veïns del barri de Sant Daniel varen sol·licitar la seva reposició. L'Ajuntament va creure oportú fer una passera de bell nou. Fins avui es conserva en bon estat, i el seu acabat és de color verd clar.

Pont de Sant Daniel, al camí dels Àngels

Està situat just en el punt on s'acaba el carrer de Sant Daniel i enllaça amb el camí dels Àngels que ve de l'altra banda de riu. Antigament era un dels vials romans que conduïa a una de les portes de la muralla. Es tracta d'una construcció de doble carril apta per a la circulació de vehicles i vianants. Immediatament després de creuar-lo hi ha un espai molt ample on solen aparcar els cotxes molts excursionistes que a partir d'aquest punt inicien la pujada a peu als Àngels. És un pont d'obra de notables dimensions: 14 m de llargada i 5,5 m d'amplada. L'espai de llum que ofereix està format per un arc una mica rebaixat però gairebé de mig punt, i té un diàmetre de 6 m, està construït amb maó massís i lligat amb obra de pedra. La barana està feta d'obra. Tot i ser un pont interessant, la seva proximitat al de la font d'en Pericot, molt més antic, fa que sovint sigui menystingut.

Pont de la font del Bisbe

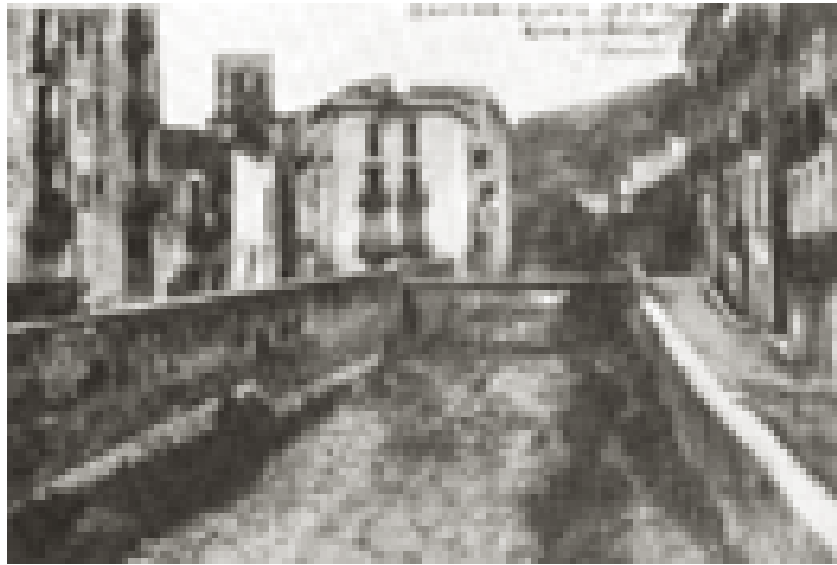
Està situat en el carrer de Sant Daniel, a l'alçada del número 43, just en el punt en què hi ha la font del Bisbe, a la qual s'accedeix precisament a través del pont. També serveix per dirigir-se al portal de Sant Cristòfol a través d'un camí empedrat a l'estil antic. Es tracta d'un pont d'ús exclusiu per a vianants. Una inscripció que hi ha a la font ens informa que aquesta va ser reedificada el 1727 i feta de nou el 1807; per tant, aquestes dades podrien correspondre també a les del pont. És una construcció de pedra amb un arc semicircular típic de l'època medieval, una mica rebaixat. Les dovelles de l'arc estan ben escairades i la barana també és de pedra. Té 8 m de llargada i 2,9 m d'amplada. És sens dubte el més antic de tots els ponts de la vall de Sant Daniel.

Passera de Sant Pere

Es tracta d'una passera d'ús exclusiu per a vianants situada a pocs metres riu amunt del pont de Sant Pere de Galligants. Permet accedir directament des de la plaça dels Jurats als jardins que hi ha al darrere de l'absis de l'església de Sant Pere de Galligants. És una obra d'un



*Passera de Sant Pere.
(Foto: Albert Gascón).*



Pont del carrer del Llop. (Arxiu: F.X.B.).

minimalisme total; en realitat és un simple arc de pedra aixecat a penes un metre sobre el llit del riu i recolzat sobre un petit pilar de pedra a cada banda. La barana és metàl·lica de tub i segueix una forma corba que repeteix el perfil de la passera. Els accessos des de la plaça dels Jurats són escales metàl·liques. Podríem dir que es tracta d'un dels ponts més humils que té la ciutat de Girona, però també és un dels que té un encant més especial.

Amb el cobriment parcial del riu Galligants l'any 1974 va millorar molt la vida quotidiana de la gent d'aquesta zona, ja que, tot i ser un riu amb poc cabal, quan plovia s'exaltava i ho inundava tot

Pont del carrer del Llop (actual plataforma Bellaire)

Estava situat entre el carrer del Llop (ara Rei Martí) i el carrer Galligants. Actualment aquest espai és tota una plataforma anomenada Bellaire que cobreix el Galligants fins a desembocar en el riu Onyar. Hi ha constància que l'any 1868 ja hi havia una passera simple de fusta. Sabem que el 1874 algú havia enderrocat el pont per raó de les obres de defensa i fortificació de la ciutat motivades per la darrera guerra carlina, però gràcies a les nombroses queixes dels veïns l'any 1876 se'n va fer un de similar, que es va haver d'arreglar el 1885 a causa del seu estat de deteriorament. El nou pont estava fet de formigó, format per un sol tram amb biga tipus ànima plena i cantell de biga 0,45 m i la barana de ferro. Va durar fins a temps recents, l'any 1974, en què es varen fer les obres del cobriment parcial del riu Galligants. Aquest cobriment va representar una important millora, ja que el Galligants –un riu en principi sense aigua, però que havia condicionat molt la via i la vida de la gent d'aquella zona, perquè quan plovia s'exaltava i s'inundava tot– així ja no va tenir més aquelles crescudes com la del dia de Sant Ferriol de l'any 1843, que va causar 120 morts.

Ter

El Ter és, sense cap mena de dubte, el riu gironí per excel·lència, és el més cabalós i de fet els altres rius són directament o indirecta afluents seus. Per aquesta raó el llit del Ter és també el que presenta major amplada, i per tant el que és més difícil de travessar. Fer ponts sobre el Ter és sempre una empresa important i per això el nombre d'elements existents en aquest riu és baix, però tots tenen un paper transcendental en el disseny de les comunicacions d'entrada i sortida de la ciutat.

Les primeres notícies que ens parlen de ponts gironins sobre el Ter fan referència a construccions avui dia desaparegudes, com ara els anomenats pont del Bou d'Or i pont de Font Coberta. Malgrat aquestes notícies documentals, no es té coneixement del punt exacte on estaven ubicats. Contemporàniament a aquestes notícies sabem de l'existència de diferents serveis de barquers que creuaven el Ter amb les seves barques en diferents punts.

Situats un a cada extrem del recorregut que fa en el terme de Girona, el pont de Fontajau i el pont de l'Aigua o pont Major responen al disseny de grans infraestructures, tant pel que fa a la seva estructura com per les seves dimensions; el primer, a més, presenta novetats tecnològiques molt importants en relació amb l'ús dels materials. Són gairebé els únics exemples gironins de ponts majestuosos i amb ambició de figurar en catàlegs de grans construccions. El pont de Fontajau reuneix mèrits més que suficients per ser tingut com una obra de referència; en canvi el pont Major no passa de ser un exemple més d'arquitectura o enginyeria de l'època franquista.



*Pont de Fontajau.
(Arxíu: M.Y.D.).*

El pont de Fontajau respon al disseny de grans infraestructures, tant pel que fa a l'estructura com a les dimensions, i ha de ser tingut com una obra de referència

El pont de la Barca i el de l'avinguda de França o pont de Sant Ponç van ser concebuts amb el mateix objectiu, el de fer creuar la N-II sobre el Ter. El primer, després de la darrera intervenció per rehabilitar-lo i restaurar tots els elements d'interès que tenia, segueix essent una obra molt ben resolta i estèticament atractiva; el pont de l'avinguda de França, en canvi, sense desmerèixer la seva simplicitat de línies i la seva austeritat, necessitaria una intervenció de “maquillatge” industrial.

Mereix una menció a part la nova passera de Fontajau, concebuda com una via per a vianants que permet anar directament des de la ronda Ferran Puig, tot travessant la Devesa, fins a totes les zones properes al pavelló de Fontajau.

Des de l'any 1987 està inclòs en el Pla general de Girona la construcció d'un altre pont que hauria d'unir l'actual avinguda Tarradellas amb el barri de Pedret. De fet, el maig de 2003 el Ministeri de Foment va donar llum verda a aquest projecte, que en aquest moment encara no s'ha executat i que inevitablement va molt lligat a les futures obres del TAV i a les de la construcció del nou Hospital Trueta en aquesta zona.

De la mateixa manera, més a llarg termini s'haurà de pensar en la possibilitat de construir algun nou pont més enllà del de Fontajau.

En tots dos casos, però, caldria garantir que els responsables del disseny resolguessin l'encàrrec que se'ls fes de manera tan positiva com ho va fer l'enginyer Fernández Ordóñez en el pont de Fontajau.

El pont de Fontajau

Està situat en el punt on l'avinguda Josep Tarradellas travessa el riu Ter. Va ser construït l'any 1992, obra de l'enginyer José Antonio Fernández Ordóñez. Aquest va ser el primer de l'Estat espanyol construït amb la tècnica del pretensat exterior, és a dir, amb els cables per fora del formigó. Aquesta nova tècnica té un procés de construcció molt senzill i facilita la conservació de l'obra, ja que es pot controlar visualment la degradació que pateix. El viaducte, que fa 204 m de llargada i 22 m d'amplada, està format per una vintena de bigues de formigó de 26 m de llargada, que descansen sobre 16 bigues de 12 m en forma d'ales de gavina. Les baranes tenen un disseny molt especial, ja que el pont està dotat d'uns fanals de formigó amb un globus a sobre, que van ser dissenyats per l'artista Eusebio Sempere. El pont és d'un color ocre, amb dues tonalitats diferents en concordança amb les cases de l'Onyar. Com deia el seu autor: "Si una cosa és bonica perdurarà, perquè les generacions futures voldran conservar i mantenir la seva bellesa." Així, el pont

*Passera de Fontajau.
(Foto: M.M.V.).*





Pont de la Barca. En segon terme, el pont de la carretera N-II. (Arxiu: F.X.B.).

ha contribuït a donar vida al parc de la Devesa i ha convertit l'eix dels maristes i la carretera de Santa Eugènia en una nova via de creixement i de desenvolupament econòmic de la ciutat, a més de modificar substancialment el sistema de trànsit de la ciutat, ja que ha representat una descongestió de l'antiga N-II en el seu pas per la Devesa.

La passera de Fontajau, de 100 m de longitud, va ser l'obra més emblemàtica de les Fires de Sant Narcís de 1997. Es recuperava així un espai infrautilitzat, en crear-hi una nova zona d'esbarjo

La passera de Fontajau

Està situada a les ribes del riu Ter, entre el parc de la Devesa i el Pavelló de Fontajau. Es tracta d'un pont d'ús exclusiu per a vianants. Es va construir en el mateix moment que es varen fer els treballs de recuperació del Ter a Girona a la zona de Fontajau. Aquesta operació comportava la recuperació ecològica de l'espai fluvial que travessa la ciutat i l'eliminació d'abocadors incontrolats. Va ser l'obra més emblemàtica de les Fires de Sant Narcís de 1997. Amb el parc, es va recuperar un espai que era infrautilitzat fins aleshores i es va crear una nova zona d'esbarjo per a la ciutat, a més de millorar l'entorn del Pavelló de Fontajau. El pont va servir per connectar els barris de Fontajau, Germans Sàbat i Taialà amb la Devesa i, per extensió, el centre de Girona. Una part de la palanca es va construir sobre una zona d'aiguamolls i una zona lúdica. Dóna continuïtat al pas de vianants i al carril de bicicletes que va des del barri de Fontajau fins a la Devesa. Aquesta passarel·la és de 100 m de longitud i arrenca al passeig de la Sardana i desemboca en un moll de formigó. Es tracta d'una estructura de formigó dividida en 11 trams de bigues que descansen sobre 10 pilars de formigó. Les baranes de la cara sud són de fusta i acer, mentre que les de la cara nord són de formigó. Molt proper a la passera hi ha un espai escultòric format per un cub de formigó, al qual s'accedeix per una petita palanca també de formigó i que constitueix un conjunt lúdic i artístic molt especial.

Pont de la Barca

Està situat sobre el riu Ter, a la carretera de Girona a les Planes. El projecte de construcció d'aquest pont és del 1902, però aquest indret havia estat un espai de pas des de sempre. Hi havia gent que tenia una barca i la feia servir per fer creuar persones i tota mena de càrrega a l'altra riba del riu. Per això se'n diu pont de la Barca. Quan es va pensar i projectar de fer un pont en aquesta zona va haver-hi problemes perquè es dugués a terme, perquè els propietaris de les barques tenien por de quedar-se sense negoci, perquè la gent deixaria d'utilitzar el servei. En aquest lloc es poden contemplar les millors postes de sol, en el capvespre de qualsevol jornada. El pont, que va quedar totalment instal·lat el 1905, va servir sense dificultats com a carretera nacional fins a l'any 1969, en què no podia engolir l'augment de trànsit a causa de la seva poca amplada i així es va fer el projecte d'un nou pont de la Barca al costat. Això va revalorar la zona i s'hi va començar la construcció d'un gran polígon d'habitatges.

Actualment és l'única entrada a Girona pel nord, exceptuant Fontajau, i el pont de França o pont nou de la Barca n'és la sortida.

Aquest pont centenari, per a molts gironins és un símbol i un record; per a alguns, de les excursions que acabaven amb una bona banyada a la seva riba de Fontajau, molt més suau i agradable que no pas la que dona a la Devesa; per a d'altres, la via de refugi cap a les masies de Domeny quan els avions amenaçaven la ciutat durant la Guerra Civil. Avui dia constitueix un element de primer ordre del patrimoni històric i artístic de Girona, especialment després de la rehabilitació, feta amb dos objectius: l'eixamplament del tauler per adequar-lo a les actuals condicions de trànsit de vehicles i viants, i el reforçament de l'estructura i la reparació dels elements constructius.

Des del pont de la Barca, instal·lat el 1905, es poden contemplar les millors postes de sol en el capvespre de qualsevol jornada

Pont de Sant Jaume

Estava situat en un punt indeterminat del que avui és el barri de Pedret i servia per travessar el riu Ter. Es tractava d'un pont destinat al pas de carruatges i viants. En el llibre *Girona Vella 2* Marquès descriu un pont de pedra, dit pont Nou, que consta d'una arcada, mentre que la resta s'omplia amb terra pels dos costats fins a assolir l'amplada del riu. A causa de la provisionalitat d'aquesta estructura, qualsevol riuada erosionava la terra, això quan no se l'enduia i deixava l'arcada del pont aïllada i inutilitzable. Per això varen voler fer un pont totalment de pedra, però el projecte no tirà endavant perquè se'n va fer un altre, dit també pont Nou o de Sant Jaume. La durada d'aquesta construcció va ser molt curta, perquè, malgrat que tenia una part feta amb pedra, costava molt poc que les riuades se l'emportessin. El privilegi reial es renovà els anys 1420, 1448 i 1451 per tal de recaptar el dret de pontatge, que era el dret a cobrar per deixar passar pel pont a fi de sufragar les despeses de construcció i manteniment. El 1512 els fusters Dalmau i Dimas

Ballestar varen construir un pont de fusta aprofitant l'existència de dos pilars de pedra d'un pont anterior. La fusta procedia dels boscos de Canet d'Adri i Campllong. A partir d'un moment determinat no es reconstruí mai més.

Pont Major o pont de l'Aigua

Uneix el barri del Pont Major i la seva prolongació cap a la carretera de Palamós amb el poble de Sarrià de Ter, situat a l'altra riba del Ter. Curiosament la meitat del pont pertany a Girona i l'altra al municipi de Sarrià de Ter.

Aquesta obra és molt antiga. Hom creu que quan passava la Via Augusta per aquí, ja hi havia un pont en aquest lloc, del qual dissortadament no en resta cap vestigi. Es tenen notícies que especifiquen que es tractava d'un pont de fusta, però a causa de les riuades va haver de ser modificat. L'arquitecte Pere Sacoma va reconstruir-lo i en aquesta ocasió ja va convertir l'antic de fusta en un de pedra. També cal destacar que a causa de la seva situació sempre ha estat un lloc estratègic important, per la qual cosa sofrí els atacs dels nombrosos setges de la ciutat de Girona, com els de 1675 i 1684. Llavors, més tard, a les acaballes de la Guerra Civil, el pont va ser malmès pels republicans en fugir cap a l'exili per tal d'evitar que fos emprat per les tropes del general Franco. Amb l'arribada de les tropes franquistes arribà la repressió, i molts veïns foren empresonats o portats a camps de concentració. Fou en aquest moment que s'inicià la reconstrucció del pont. Encara que a l'entrada del pont hi hagi una inscripció que assegura que la construcció fou feta pels soldats del general Franco, en realitat fou construït per presoners republicans. Per això s'anomenà també el pont del Caudillo, però la gent del barri n'hi continua dient el pont de l'Aigua.



Pont Major. (Foto: M.M.V.).

La riera Bullidors

Es coneix amb el nom de riera Bullidors el darrer afluent que desemboca a la riba esquerra del Ter abans que aquest enllaci amb l'Onyar. El recorregut d'aquesta riera discorre tot al llarg dels barris de Taialà i Germans Sàbat i desemboca al Ter en la zona de Fontajau, recentment molt transformada a causa dels grans equipaments que s'hi ha construït.

Una conclusió que un pot extreure a base d'observar el que ha representat per a la ciutat, i per a cada barri, l'existència o no de ponts en un lloc determinat, és que aquestes construccions actuen com una mena d'embastes que sargeixen diferents retalls de territori i els integren en un teixit en una dimensió comuna. Aquesta reflexió, en aquest sector es fa evident a cada pas. Si un passeja per Taialà i Germans Sàbat descobreix que durant molt temps han estat espais molt diferenciats, i s'adona de l'enorme pes que tenia en aquesta separació l'existència de la riera Bullidors, com un solc en el terreny que impedia el pas d'una zona a l'altra, i de com s'ha sabut superar aquesta separació amb una política d'infraestructures destinades als vianants consistent a construir passeres.

Des de l'Ajuntament de Girona s'ha fet una enorme inversió, i també per part de la Junta d'Aigües, fins a aconseguir drenar de manera definitiva el llit de la riera i superar la barrera dels 4 m de fondària i els 13 o 14 m d'amplada que té tot construint un autèntic rosari de ponts per a vianants que han complementat els tres per a circulació de vehicles que ja existien.

En alguns llocs on ara hi ha ponts per a vianants, fa uns anys els mateixos veïns havien construït amb molt pocs mitjans senzilles passeres fetes amb pilars de totxo i taulons de fusta per unir les dues bandes de la riera

El repertori de models, estructures i tipologies que adopten els nous ponts d'aquest sector és molt variat i caldria fer esment especial a algunes accions, com ara la de la recuperació del pont del carrer Cerverí i el seu trasllat a aquesta zona, que és un excel·lent exemple de respecte cap al patrimoni industrial i que ha permès que la ciutat conservés un dels molts ponts construïts per la casa Eiffel a Girona i a la vegada ha suposat relligar un conjunt de serveis tan importants com són el Centre Cívic, l'escola bressol Baldufa i la plaça Mossèn J. Iglésies.

Entre la resta d'estructures per a vianants cal destacar els dos exemples de ponts de fusta bessons que hi ha a l'avinguda Montilivi, a l'altre extrem de la ciutat. Especialment, el que hem anomenat pont Blau s'ubica en un espai d'equipaments esportius en el qual encaixa a la perfecció. De la mateixa manera, el que hi ha ubicat en el carrer Mas Vendrell és una lliçó de senzillesa i de pulcritud en el projecte, i per altra banda el disseny rectilini del pont del carrer Camp de la Bateria encaixa perfectament amb l'edifici contigu, que en el seu moment va ser seleccionat per als premis FAD de disseny.

Segons informacions que he pogut recollir de diverses persones que coneixen el barri des de fa molts anys, en algun dels llocs on ara hi ha aquests ponts per a vianants, fa uns anys els mateixos veïns havien construït amb molt pocs mitjans senzilles passeres fetes amb pilars de totxo i taulons de fusta que feien la funció d'unir les dues bandes de la riera, com a complement dels ponts de formigó destinats al pas de vehicles que s'hi varen construir tan bon punt es va iniciar la urbanització d'aquells terrenys.

Cal fer esment del fet que en la seva part baixa la riera Bullidors travessa soterrada tota l'esplanada que hi ha al davant del Pavelló de Fontajau i ho fa a través d'una construcció feta amb tub de xapa ondulada. Crec que el punt en què aquesta conducció surt a l'exterior i l'extrem del terraplè de formigó que dóna continuïtat a la passera de Fontajau li fa de fre i conducció és un espai molt ben resolt, tant en el sentit operatiu com en l'estètic.

Pont del carrer Mas Vendrell

Està situat perpendicularment al carrer Mas Vendrell i uneix aquest carrer amb la zona propera a la plaça de Germans Sàbat. Es tracta d'un pont d'ús exclusiu per a vianants. Segons informacions facilitades pels mateixos veïns es va construir l'any 1997, després de la construcció del pont Eiffel i un cop acabades les obres de canalització d'aquest brançal o afluent de la riera Bullidors. Es tracta d'un petit pont de ferro d'un sol tram recte de 10 m de llargada i 1,4 m d'amplada. Tota l'estructura descansa sobre dues bigues metàl·liques situades en posició inclinada i que actuen parcialment de barana i d'element de suport, subjectades directament o en angle recte o sobre una base de formigó a banda i banda de la riera. La barana, metàl·lica, està formada per cinc trams de planxa de retícula quadrada. El pis és de fusta tractada, subjectat sobre 10 trams de biga metàl·lica que uneixen les dues bigues mestres.



Pont Eiffel. (Arxiu: M.Y.D.).

Pont Eiffel

Està situat al barri dels Germans Sàbat. Connecta la plaça Mossèn J. Iglésies i el carrer Modeguera; també uneix el Centre Social de Tialà Germans Sàbat i l'escola bressol Baldufa. Es tracta d'un pont d'ús exclusiu per a vianants. Té uns accessos alternatius amb escales i rampes per salvar el desnivell que porta fins a la plaça Mossèn J. Iglésies francament ben resolta. Va ser molt important la connexió dels dos nuclis de Germans Sàbat, però també fou important la rehabilitació i recuperació d'aquest pont, el qual estava en estat llastimós i força deficient. El projecte es va aprovar en el ple de l'Ajuntament el dia 14 de juny de l'any 1994.

És un pont metàl·lic, d'un sol tram recte de 16 m de llargada i 2,6 m d'ample. La restauració d'aquest pont va consistir a canviar-ne el paviment, que es va posar de fusta tractada, i les baranes, que també varen ser restaurades, són de ferro formant un entrelligat a manera de gelosia. També es va instal·lar l'enllumenat i el condicionament dels accessos a la passera, a tots dos extrems. Els veïns del barri varen tardar uns mesos a poder-hi passar, ja que a més de la restauració es varen haver de fer les escales i rampes d'accés i els estreps per assegurar-lo i fixar-lo a les vores. Aquestes rampes serveixen per

El pont Eiffel, ubicat al barri de Germans Sàbat, és el més antic de tots els fets per Gustave Eiffel a Girona, i ha canviat quatre vegades d'emplaçament

a bicicletes, cotxets i per a les persones amb minusvalideses. De l'anterior pont només se n'ha conservat l'estructura metàl·lica i es va decidir refer la resta dels seus components. El 18 de desembre de l'any 1994 el pont ja estava en servei i va comportar que els veïns del barri no haguessin de fer una volta tan gran per passar a l'altra banda de la riera.

Aquest pont és el més antic de tots els fets per Gustave Eiffel a Girona. Ha canviat quatre vegades d'emplaçament. El 1876 substituï un antic pont de fusta del ferrocarril en el lloc dit Mart, a continuació de la ronda Ferran Puig, fins a l'any 1912, data en què va ser substituït per un pont de pedra i el van traslladar al carrer Cerverí per comunicar el carrer Figuerola amb la Devesa. Quan l'any 1969 es va desviar el Güell el pont va quedar al carrer Cerverí sense complir cap servei fins a l'any 1974. En aquesta darrera data va ser traslladat prop del col·legi dels maristes, en el carrer Rovira i Virgili, com a pont per a vianants sobre la sèquia Monar, on va estar fins a l'any 1994. Finalment, en aquesta data es projectà el seu nou trasllat, aquesta vegada al barri de Germans Sàbat – Taialà amb el doble objectiu de connectar els dos nuclis d'aquest barri i de rehabilitar aquesta peça d'arqueologia industrial.

Pont de fusta blau

Uneix la plaça Rafael Alberti i el carrer Andalusia amb l'altra riba, on hi ha la plaça Torre de Taialà i un conjunt d'instal·lacions esportives, com ara els vestidors i la pista de bàsquet. Es tracta d'un pont d'ús exclusiu per a vianants i permet un ràpid accés a la zona esportiva. Va ser construït l'any 1998. Consta de tres trams, dos dels quals són fets de formigó i mesuren 11 m de llargada i 3,10 m d'amplada cada un. Aquestes parts configuren un passadís d'accés al pont i actuen a la vegada com a base sobre la qual reposa el tram central, fet de fusta i que és el pont pròpiament dit. Es tracta d'una obra d'un sol tram recte de 31 m de llargada per 2,2 m d'amplada. El pis de fusta, tota ella tractada i de color blau, es divideix en 10 segments, que es traslladen també a la barana, massissa en la seva meitat inferior i de gelosia en la superior. Tota l'estructura està lligada a base de cargols.

Pont de fusta taronja

Està situat en la confluència entre el carrer de les Roques Altes i el carrer Alps, en un punt on la riera fa un colze molt marcat en el seu recorregut. Es tracta d'un pont d'ús exclusiu per a vianants, i facilita l'accés d'una riba a l'altra en un punt on conflueixen molts carrers. Va ser construït l'any 1998 després de donar per acabades les obres de canalització de la riera. Es tracta d'un pont de fusta tractada amb un color taronja molt pujat d'un sol tram recte de 17,5 m de llargada i 2,20 m d'amplada. El pont reposa sobre una base de formigó a cada un dels extrems i es divideix en nou trams d'1,9 m cada un. La



Pont de fusta taronja. (Foto: M.M.V.).

barana, tal com passa en el pont blau proper, és massissa en la seva part inferior, i en la superior de gelosia dividida en nou fragments. Tota l'estructura està lligada a base de cargols.

Pont del carrer Camp de la Bateria

Aquest pont és la prolongació del carrer per a vianants anomenat Camp de la Bateria i permet travessar la riera Bullidors en l'espai enjardinat proper a la rotonda de Taialà. Es tracta d'una pas d'ús exclusiu per a vianants que facilita l'accés dels veïns d'aquest sector a una zona de jardins. Fou construït l'any 1994, moment en el qual s'edificà també un dels blocs de pisos propers, mereixedor d'una nominació als premis FAD de disseny. L'estructura es compon de dues bigues longitudinals de ferro de 16 m de llargada unides per 15 travessers, també de biga de ferro, de 2,25 m d'amplada. El paviment és de fusta i les baranes, metàl·liques, de gelosia. El pis de fusta fa un conjunt molt interessant amb la paret mitgera de l'edifici proper, amb acabats fets del mateix material.

Güell

El curs del riu Güell ha estat modificat diverses vegades durant els dos darrers segles, i ha deixat de ser un afluent de l'Onyar per acabar desaiguant directament al Ter

Si hi ha un riu gironí el curs del qual ha estat modificat diverses vegades durant els dos darrers segles –fins al punt de deixar de ser un afluent natural de l'Onyar per acabar desaiguant directament al Ter– és sens dubte el riu Güell.

En el seu origen, el Güell vorejava la ciutat de Girona tangencialment, per la banda de la muralla que tancava el Barri Vell de la zona del Mercadal. Quan al segle XIX es va prendre la decisió d'enderrocar la muralla en aquesta zona i fer un gran vial –l'actual avinguda Jaume I–, el Güell va ser traslladat, el 1878, des del que ara és el carrer de Figuerola fins a l'actual passeig de la Devesa. Aquesta operació va comportar guanyar terreny edificable a l'altra banda de l'avinguda i crear un curs d'aigua molt atractiu tot vorejant el parc urbà de la Devesa. Malauradament però, aquest trasllat anava estretament lligat a l'aixecament del talús sobre el qual circularien els trens i aquest va esdevenir una mena de nova muralla.

El segon desviament del curs del riu Güell va produir-se l'any 1969, en què es va eliminar el recorregut que feia el riu cap a l'Onyar tot vorejant la Devesa i es va conduir directament cap al riu Ter, just en la zona que avui ocupa el Palau Firal. Aquesta va ser una operació urbanística directament lligada a la construcció de grans preses per controlar les fortes avingudes d'aigua del Ter i de l'Onyar que tants aiguats havien provocat.

Una vegada canalitzat el Güell s'han succeït diversos plans que finalment han cristal·litzat en l'operació anomenada Frontissa del



Pont de l'Àngel. (Arxiu: F.X.B.).

Güell i que han generat un intens debat entre els partidaris i els opositors de la cobertura d'aquest riu. Entre els arguments contraris més utilitzats hi ha la por dels veïns de Santa Eugènia a les conseqüències que podria suposar una sobtada pujada del riu en cas d'aiguat, i per altra banda temen que els nous espais generats es converteixin en una simple via de circulació ràpida i no en equipaments per al barri. La concessió el desembre de 2001 de fons procedents de la Unió Europea per dur a terme aquest projecte ha suposat l'ordenació i canalització definitiva del que en un altre temps havia estat un espai carregat d'encant.

Respecte dels ponts situats en els antics cursos del riu Güell, val a dir que ens donen un repertori molt complet: antigues passeres de fusta –com les Palanques de la Princesa–, ponts de pedra avui desmuntats i que esperen en algun magatzem municipal que es trobi un lloc on tornar-lo a muntar –com és el cas de l'emblemàtic pont del Dimoni–, o també altres ponts de pedra –com el pont de Mart–, que descansen soterrats sota el paviment de l'actual Ronda Ferran Puig, sense oblidar els magnífics ponts de ferro de la casa Eiffel, que després de ser desmuntats varen trobar nous emplaçaments a Taialà –l'antic pont del carrer Cerverí– o a Palamós –l'antic pont del Relotge.

En relació amb els ponts vigents en el curs actual del Güell cal dir que la majoria són exemples molt clars d'obres d'enginyeria sense cap altra pretensió que la funcional i que es redueixen a conjunts de bigues rectes de formigó que travessen el Güell acabats amb discretes baranes metàl·liques o de formigó, i que en algun cas són més aviat plataformes urbanes sobre les quals la ciutat ha guanyat places i giratoris que faciliten la circulació que prové de Fontajau. Malgrat tot, quan remuntem el curs d'aquest riu i es desdobra en dos brancons a la zona de Bell-lloc i de la carretera de Santa Coloma, podem trobar algun pont de vianants d'interès, com les dues passeres que han substituït el pont de l'Àngel.

Pont de l'Àngel

Era un element clau d'unió entre el barri de Sant Narcís, a l'alçada del Centre Cívic de Can Ninetes, i el barri de Can Gibert del Pla. Les primeres referències a aquest pont són les queixes dels veïns de Can Gibert del Pla, els quals demanaven un pas de vianants sobre el riu Güell, ja que estaven molt allunyats del pont més pròxim i també perquè els separava de la zona que tenien més propera, el barri de Sant Narcís. Així, després de moltes queixes es va concedir el permís per fer el pont, el projecte del qual data de l'any 1973 i va ser portat a terme per l'enginyer de camins Agustí Palau i Baquero. Era un pont de ferro de 21 m de llargada i 2,4 m d'amplada. L'estructura principal estava formada per un sol tram amb bigues tipus caixó o tubular recolzades sobre estreps de formigó. El paviment estava fet a base de planxes metàl·liques. L'espai de llum feia 8 m d'alçada i 18 m d'amplada. Com a curiositat, segurament s'anomenava així com a contraposició al pont que hi havia una mica més enllà, que es deia pont del Dimoni.

Pont del Dimoni

La primera referència que hi ha és de l'any 1357, en què es va acordar la seva construcció després que un aiguat se n'hagués emportat un altre d'anterior. Per poder costejar l'obra es va convenir fer pagar un peatge a tots els vianants amb animals que l'utilitzessin. Durant el segle XIX el pont va patir alguns aiguats i se'n va haver de reparar el paviment i recompondre les baranes amb maçoneria. L'any 1977 va ser desmuntat i numerat pedra per pedra, amb la voluntat que en un futur pròxim pogués ser reconstruït, i es diposità al cementiri de Santa Eugènia. Era un pont gòtic que estava format



*Desmuntatge del pont del Dimoni.
(Arxiu: F.X.B.).*

per un sol arc rebaixat i molt rústic. Estava construït amb carreus de pedra i maçoneria a les baranes, les quals recolzaven damunt una cornisa, que constituïa l'únic element amb un to ornamental. El pont que es va construir després era una simple plataforma feta de bigues de formigó que tenia l'amplada justa del passeig d'Olot i oferia dos carrils per a circulació de vehicles. El pont actual és una construcció de bigues de formigó sobre la qual hi ha una rotonda giratòria de dos carrils per a circulació de vehicles, amb una ampla zona enjardinada i voreres per a vianants.

Hi ha una llegenda que explica que el pont del Dimoni era modest, petit i amb un sol arc, però al dimoni li tenia el cor robat. El pont del Dimoni de Santa Eugènia de Ter era un de tants ponts que el diable havia construït en una sola nit, amb la intenció d'aconseguir l'ànima de qualsevol noia desgraciadeta que se la venia per poder veure el seu estimat que vivia a l'altra banda del riu Güell. Com sempre, una enganyifa li malbaratà el projecte, la noia es va quedar el pont i el dimoni sense ànima i amb la cua entre cames; però no tot va ser en va, ja que si més no, es dignaren a batejar el pas amb el seu nom, cosa que sempre compensa.

Però un dia el diable es despertà i s'adonà que li desmuntaven la seva petita obra d'art de sobre el Güell. Tota una nit traginant pedres que no li havia servit de ben res; ara torna a buscar algú que es vulgui vendre l'ànima a canvi d'un bonic pontet d'artesanía. També cal dir que el pont del Dimoni servia de lligam entre Santa Eugènia i Girona, i també d'escenari i frontera de rivalitats entre els marrecs de Sant Narcís i els de Santa Eugènia.

Com explica la llegenda, el pont del Dimoni era un de tants ponts que el diable havia construït en una sola nit, amb la intenció d'aconseguir l'ànima d'alguna noia que se la venia per poder veure el seu estimat que vivia a l'altra banda del riu Güell

Pont de Mart

Estava situat a la confluència entre els carrers Joaquim Vayreda, ronda Ferran Puig, Figuerola i passeig de la Devesa. Primer es tractava d'una passera per a vianants, posteriorment va ser un pont de pedra que permetia el pas de carruatges i finalment va ser substituït per un de nou també apte per al pas de vehicles. L'enginyer del projecte, de l'any 1857, fou Faquineto. El 1878 es va fer la construcció del terraplè del tren i consegüentment la desviació del riu Güell. El 1906 es va arribar a l'acord amb el Ministeri d'Obres Públiques de desmuntar l'antiga palanca, per així iniciar la construcció del nou pont de pedra que permetés el pas de carruatges. L'antiga palanca, de ferro, es col·locà Güell avall, per tal que servís de pas cap al carrer Figuerola. El 1940, un dels aiguats més destructius que hi ha hagut s'endugué el pont de Mart. Després d'uns dies de pluges torrencials el Ter, l'Onyar i el Güell sortiren de mare. D'això en deixa constància una inscripció que hi ha a l'interior del bar Roura, al carrer Figuerola: "Aunque no lo quieras creer, hasta aquí llegaron las aguas del Ter. XVIII-X-XL". Darrerament se'n deia pont de Can Vidal, ja que allà hi havia una fàbrica de gasoses amb aquest nom. El Güell va ser desviat de nou l'any 1969, i per l'altra banda de la Devesa. Actualment aquest pont no és visible, ja que està enterrat sota el paviment de la ronda Ferran Puig.



Pont del Relotge. (Arxiu: F.X.B.).

Construït a la darrereria del segle XIX, concretament l'any 1878, la implantació del pont del Relotge està directament lligada amb l'arribada del tren a Girona

Pont del Relotge

La construcció d'aquest pont està directament lligada amb l'arribada del tren a Girona, quan la Companyia del Ferrocarril, l'any 1876, va fer el terraplè per a la via. És un dels construïts per Cia. Gustave Eiffel de París a la darrereria del segle XIX, concretament l'any 1878, per salvar la canalització del Güell, i connectar així la ciutat amb la Devesa a través de l'antic passeig Ramon Folch. S'hi varen fer molt poques reformes, fins que el 1969 fou desmuntat després de ser cobert el Güell al seu pas per la Devesa. D'aquesta manera el pont fou desmuntat i venut a uns veïns de Palamós que en veure que estava en bon estat varen traslladar-lo a la riera Aubí d'aquella població.

La sèquia Monar

No deixa de ser curiós que, essent la sèquia Monar l'únic riu gironí que la gent anomena evitant referir-s'hi com un riu o una riera, sigui, després del Ter, el curs d'aigua més cabalós que té la ciutat. De fet sembla una ironia que si l'Onyar, el qual tothom té present com un dels grans rius de Girona, arriba a tenir un cert aspecte de riu en el tram de recorregut que va entre el pont de Pedra i la seva desembocadura al Ter és gràcies a l'aportació d'aigua que li envia la sèquia Monar quan desemboca a l'Onyar just a l'alçada del Mercadal.

La sèquia és un riu que sempre ha anat lligat a la presència d'indústries –la darrera de les quals, la fàbrica Marfà, ha estat recentment rehabilitada com a espai destinat a usos culturals i cívics– i a la presència també de molins, un dels quals, el darrer, és encara visitable en el carrer Santa Clara i s'ha reconvertit en un comerç dedicat a emmarcar quadres i a la venda de productes per a dibuix i pintura, conegut justament amb el nom d'El Molí.

El recorregut de la sèquia dins el terme municipal de Girona té dues parts ben diferenciades: la primera, a cel obert, arriba fins al col·legi dels maristes; la segona, soterrada, va des d'aquest punt fins a la seva desembocadura a l'Onyar.

Òbviament, els ponts que avui hi ha estan en el primer tram; generalment es tracta de construccions modestes, funcionals, que serveixen per facilitar l'accés a les hortes de Santa Eugènia que encara avui podem trobar a la riba esquerra de la sèquia Monar. És una altra Girona, ignorada i plena d'encant, com devien ser molts altres

La sèquia és un riu que sempre ha anat lligat a la presència d'indústries, la darrera de les quals, la fàbrica Marfà, ha estat recentment rehabilitada com a espai destinat a usos culturals i cívics

espais gironins fa uns anys. En ocasions també són ponts lligats a les indústries, com passa amb l'antic pont de la fàbrica Marfà.

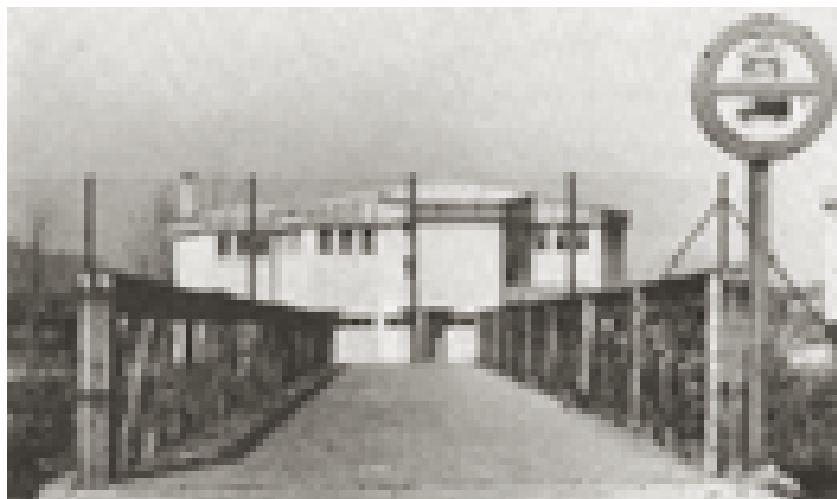
L'ambient d'aquesta zona és tan domèstic, tan poc massificat, que permet l'existència de construccions curioses, gairebé particulars, com el pont d'en Muñoz, construït tot reciclant una caixa de camió i utilitzat per accedir des d'un taller a l'espai de peces d'automòbil que té a l'altra banda de la sèquia.

Més enllà del col·legi dels maristes, per resseguir el rastre de la sèquia el més útil és mirar sobre el plànol el traçat dels carrers Bernat Boades i Sèquia, que ens porten directament al punt exacte de la seva desembocadura. Els ponts que hi havia hagut en aquest tram han desaparegut, o en algun cas han estat traslladats a altres emplaçaments, com en el cas ja esmentat del pont del carrer Cerverí –un magnífic exemple d'obra de ferro de la casa Eiffel–, que des de l'any 1994 està en funcionament al barri de Taialà, sobre la riera Bullidors.

Davant el gran creixement urbanístic i el fort ritme de construcció que hi ha a la zona dels maristes, preocupa pensar quin pot ser el futur del tram de la sèquia que encara corre a cel obert i, abans que pensar en una possible cobertura d'aquest espai, un voldria confiar que, en cas que s'hi vagin fent diverses intervencions, tinguin la dignitat i l'encert que tenen un seguit de plataformes que l'Ajuntament de Salt ja va fer sobre la sèquia just en el punt on s'acaba el terme municipal de Girona. La rehabilitació de la fàbrica Marfà és una bona oportunitat per demostrar que hi ha capacitat per fer intervencions sobre la sèquia que harmonitzin la funcionalitat, el respecte a l'entorn i la creativitat en el disseny.

Pont d'en Muñoz

Està situat sobre la sèquia Monar a uns 50 m aigües amunt del pont d'en Niel, en el carrer Sèquia Monar. Uneix un taller mecànic amb un espai destinat a deixalleria de cotxes. Va ser dut a terme durant els anys 70 amb una antiga caixa de camió col·locada sobre



*Pont Germans Maristes,
ara a germans Sàbat.
(Arxiu: F.X.B.).*

la sèquia i rematada amb una barana de gelosia. La seva llargada és d'uns 9 m. Segurament es tracta de l'exemple més "casolà" de tots els ponts gironins.

Pont d'en Niel

Està situat en el tram del carrer Sèquia Monar que creua justament per sobre aquesta i va cap a les hortes. És apte tant per a la circulació de vianants com de vehicles de petit tonatge. Fa uns 5 m de llargada i 3 m d'amplada i està bastit sobre un arc rebaixat de pedra, amb baranes d'obra afegides en època recent i molt poc integrades en el conjunt; s'hi han fet algunes intervencions, sobretot en el paviment. Dóna la sensació de tenir una sobrecàrrega a causa del gruix acumulat sota el paviment actual. El nom li ve pel propietari d'algunes de les hortes a les quals s'accedeix a través d'aquest pont.





*Petit pont del Ferrocarril.
(Arxiu: F.X.B.).*

Pont del Ferrocarril

Estava situat a només 195 m de l'estació de Girona, sobre la sèquia Monar. Es tracta de dos ponts paral·lels i separats destinats al pas d'una via de tren cada un de la línia dels ferrocarrils de Girona a Portbou. Va ser construït l'any 1876 per la Companyia Cia Gustave Eiffel de París, subcontractista. L'estructura principal estava formada per un sol tram amb bigues tipus gelosia de 0,45 m de cantell, bigues aparellades. A partir de 1972, i a causa de l'existència del pas elevat de la via, aquests dos ponts es varen conservar; un d'ells es va pavimentar amb formigó i es destinà al pas de vianants, l'altre es va tancar amb obra. Com a anècdota, s'explica que en aquest punt era on se solien trobar els cossos sense vida d'aquells que se suïcidaven més amunt llançant-se a la sèquia.

El traçat del ferrocarril

Quan el 1862 arribà el tren a Girona s'iniciaren les obres que havien de prolongar aquesta línia fins a França. En bona part consistiren en la construcció d'un talús que travessava la ciutat de Girona d'extrem a extrem i que suposava la construcció de cinc ponts metàl·lics: sobre la sèquia Monar, sobre el carrer Figuerola, sobre l'avinguda Ramon Folch, sobre l'Onyar i sobre el portal de França. Aquest talús, que es va posar en funcionament el 1878, va esdevenir una nova muralla que dificultava l'accés dels gironins a les zones de la Devesa, Santa Eugènia i Sant Narcís.

Al marge d'això, els anomenats trens petits, com el Tren d'Olot, el de Palamós i el de Sant Feliu de Guíxols, també havien comportat la construcció d'alguns ponts, com el del Tren d'Olot per sobre el Güell i sobre la sèquia Monar.

El cobriment d'una part del curs de rius com la sèquia Monar i el Güell, i el desviament d'aquest darrer, varen suposar la progressiva desaparició d'alguns interessants ponts de ferro que hi havia a Girona. Però va ser a final dels anys 60 que, amb la clausura de les línies de Sant Feliu i d'Olot, el tren de França passà a ser l'únic que travessava la ciutat. Després de molts debats, es decidí eliminar el talús i substituir-lo per un viaducte –projectat per Alfons Maria Tió i de Pol–, primer d'aquest tipus a tot l'Estat espanyol i que, amb una longitud propera als 2 km, aixecava la via fins a cinc metres d'alçada gràcies a 276 columnes de formigó. Aquesta obra va ser inaugurada el 1973. La barrera que suposava el talús desapareixia

*Construcció del viaducte de formigó.
(Arxiu: F.X.B.).*



*Pas elevat del tren per Girona.
(Foto: M.M.V.).*



i en el seu lloc un pont inacabable facilitava el pas d'una banda a l'altra de la ciutat.

Més enllà de l'espai del viaducte, en les dècades dels 80 i 90 la construcció de nous ponts va permetre eliminar els perillosíssims passos a nivell, com el de la carretera de Santa Coloma. De la mateixa manera, segueixen existint encara avui alguns passos per sota la via més al nord de l'anomenat portal de França, ja en la zona de Pedret.

El projecte de soterrament de la línia del tren al seu pas per Girona, per la construcció de la línia del tren d'alta velocitat, suposaria per a la ciutat un canvi transcendent, equivalent a la desaparició de les muralles en el seu temps i, malgrat que amb aquesta obra desapareixerien alguns ponts, ben segur que la millora urbana que comportaria compensaria amb escreix aquesta pèrdua, malgrat que en algun cas, com el del ferrocarril sobre l'Onyar, caldria fer alguna acció d'arqueologia industrial que permetés no perdre aquest monument.

Viaductes urbans per a automòbils

Tenint present l'orografia de l'indret on està ubicada Girona, és lògic que aquest tipus de construccions es localitzin sobretot a la perifèria de la ciutat, i molt lligats als encreuaments entre vies de circulació per a vehicles. Això, en el cas de Girona, vol dir sobretot la Variant, l'autopista A7 i tots els accessos que hi porten, i en algun cas puntual també poden anar lligats amb el pas de vies que creuin, per sobre o per sota, l'antiga N-II en el seu pas per dintre de la ciutat.

Respecte als viaductes urbans inclosos en el terme municipal de Girona directament relacionats amb l'autopista A7 o amb els seus accessos, val a dir que no són gaire nombrosos, perquè el traçat de l'A7 és justament el que marca els límits de Girona amb altres municipis com Sarrià, Sant Gregori i Salt, i per tant els que hi ha són, la majoria, ponts construïts en la dècada dels 90 o bé en els anys 2000 i 2001. Es tracta d'obres lligades als nous accessos a la sortida Girona Sud de l'A7, Salt, la N-II i la carretera de Quart. Són grans infraestructures, amb un disseny atractiu i en la construcció de les quals s'han utilitzat tècniques molt diverses.

Respecte als viaductes que hi ha a l'interior de la ciutat, són pocs i van units a la creació de grans espais de serveis –com la zona comercial i hotelera propera a l'Hiperacor o la dels cinemes Oscar, més recent– i la necessitat de creuar per sota l'antiga N-II cap a la zona anomenada Rissec.

Els viaductes urbans dintre el terme municipal de Girona estan directament relacionats amb l'autopista A7 i els seus accessos. Tot i que no són gaire nombrosos, són construccions amb un disseny atractiu i amb utilització de tècniques molt diverses



Viaducte Girona Sud de l'AP7 cap a Quart. (Foto: Mia Masgrau).

Ja per acabar, cal dir que en relació amb la variant de la N-II sí que hi ha un seguit de viaductes que s'inclouen en aquest bloc. N'hi ha que són exemples de ponts de grans dimensions i amb un traçat sinuós, alguns dels quals enllacen amb trams de túnel i d'altres són ponts destinats a creuar la variant per evitar que es perdin camins rurals.

Els altres ponts

Després d'haver creuat moltes vegades la ciutat d'extrem a extrem a la recerca de qualsevol estructura que pogués ser considerada un pont, i un cop classificades en blocs relatius als cursos d'aigua que travessen o al tipus de transport a què són destinades, hi ha tot un conjunt de construccions perfectament classificables com a ponts però que responen a necessitats i dissenys molt diferents. Per aquesta raó hi ha aquest apartat, que pretén ser una mena de miscel·lània d'elements de difícil classificació.

Subdividint en blocs els ponts d'aquest apartat, en un primer trobem construccions ubicades en parcs urbans i destinades a l'ús exclusiu per a vianants. Sovint es tracta d'estructures lleugeres, que han estat objecte d'un acurat disseny i que combinen materials diversos. Em refereixo a passereres com la de Vista Alegre, ponts com els del nou parc de les Casernes o el de l'esplanada de Sauló a la Devesa.

En un segon bloc trobem estructures que serveixen per salvar un espai i accedir a un edifici públic o privat. Aquí s'inclouen ponts com el del passeig Arqueològic, el de les escales de la Catedral, el d'entrada al Rosaleda, el d'accés a la recepció del col·legi Montessori o el d'accés al centre esportiu i lúdic Wellness.

En un tercer conjunt hi ha ponts construïts per unir trams de muralla que havien quedat separats o bé per accedir a algun nou portal obert en la muralla. Són els casos del pont de Sant Domènec o el de la Mercè.

Pont del passeig Arqueològic – les Sarraines

Està situat al Barri Vell de Girona, al costat mateix del passeig Arqueològic, just al davant dels Banyes Àrabs, adossat a l'edifici anomenat les Sarraines. Es tracta d'un pont d'ús exclusiu per a vianants, fet d'obra, que presenta un arc rebaixat. Les baranes també són d'obra. Té un aire medievalitzant, perfectament coherent amb la resta del passeig Arqueològic, de la dècada dels 60-70. Així, aquest pont fa també funció de portal d'entrada al passeig, després de superar uns escalons quan es ve de la zona de Sant Feliu o de la Catedral.

Pont de la Catedral

Està situat just en el replà amb el qual finalitzen les escales de la Catedral de Girona. Serveix per accedir directament al segon pis d'un edifici contigu a la seu, anomenat Casa del Campaner, on ara hi ha l'entrada de visitants a la catedral. Vist des de la part baixa de l'escalinata, té tot l'aspecte d'un contrafort que subjecta el mur de contenció de les escales i la façana de l'edifici esmentat, funció aquesta, la de contrafort, que realitza sense cap mena de dubte. Es tracta d'un pont de pedra, la seva estructura descansa sobre un arc rebaixat, amb dovelles de pedra ben escairades. La barana, també de pedra, és llisa, i això és el que des de baix li dona un aire aparent de simple contrafort. És un magnífic exemple d'element constructiu amb doble funció.

El pont de la Catedral serveix per accedir directament al segon pis d'un edifici contigu a la seu anomenat Casa del Campaner. És un magnífic exemple d'element constructiu amb doble funció: pont i contrafort

Pont de la muralla a la Mercè

Està situat entre la pujada de les Pedreres i la plaça de la Mercè o dels Dolors i és la prolongació natural del carrer de les Beates. Dóna accés al Barri Vell pel portal de les Beates. Va ser fet l'any 1986. El projecte incloïa la construcció d'una plaça al costat de la muralla, amb dues escales per a vianants, un aparcament a sota, que dóna a la plaça Marvà, i també aquesta passera penjada, un cop travessada la muralla. Per construir aquest pas primer es varen haver d'expropiar i posteriorment enderrocar moltes cases. Llavors es va procedir a fer el forat a la muralla, que en aquest indret té 2 m de gruix. Les obres de tota aquesta zona varen tenir un cost de 270.000 euros (a l'època, 45 milions de pessetes). Es tracta d'una simple passera de formigó per al pas de vehicles i vianants, amb baranes metàl·liques. La seva llargada és d'uns 10 m i l'amplada d'uns 5 m.

Pont de la muralla a Sant Domènec

Està situat entre l'edifici de Sant Domènec, on hi ha la Facultat de Lletres de la Universitat de Girona, i la pujada de Fora Muralla. És una de les accions més importants dutes a terme en el procés



*Pont del llac al Parc de les Casernes.
(Foto: Mía Masgrau).*

de recuperació de la muralla. Es tracta d'una simple passera d'ús exclusiu per a vianants que serveix per salvar el tall que s'havia produït en el traçat de la muralla en aquest punt. La seva estructura és metàl·lica i està formada per un arc metàl·lic recolzat als dos murs de la muralla i sobre el qual reposen les bigues de subjecció. La barana, també metàl·lica, és de gelosia. Té un cert aire de pont de caixa i accessos amb escales.

Passera de l'esplanada de Sauló al recinte de la Copa a la Devesa

Està situada a l'esplanada de Sauló, just al costat del parc de la Devesa de Girona. Es va aixecar quan es realitzaven les obres d'accessos i reformes de la zona d'entrada a Girona, l'any 1996. Una de les actuacions va ser la construcció d'aquesta plaça, on ara la gent hi va a passejar o a jugar a botxes, i també és on s'instal·len les barraques de Fires de Girona. Es tracta d'una simple passera d'ús exclusiu per a vianants. La seva estructura és metàl·lica i està recolzada sobre uns murs de formigó recoberts de rajoles. La seva

barana és metàl·lica, de gelosia. La seva funció va lligada amb la resta de l'estructura sobre la qual reposa i que fa de grada o mirador cap a la plaça. Quan es creua per sota d'aquesta passera fa la sensació d'entrar en algun lloc, i des dalt es pot veure una panoràmica completa de l'esplanada.

Passera escalonada Vista Alegre

Està situada al lloc on hi havia hagut antigament el camp de futbol vell. Connecta el carrer d'Isabel la Catòlica amb el de Vista Alegre i J. Marató i Grau. Està molt ben adaptada al lloc: un espai enjardinat resolt amb feixes. Es tracta d'una passera d'ús exclusiu per a vianants. La seva estructura és de fusta i està recolzada sobre uns estreps també de fusta, just en el punt central en què varia la inclinació de l'estructura i adopta forma d'escala. Les baranes són en part de fusta, amb un passamà d'alumini. El paviment està fet amb taulons de fusta tractada de color gris plom.

Pont d'entrada al parc de les Casernes

Està situat a l'entrada del parc de les Casernes, perpendicular al carrer Migdia, i passa per sobre del llac que envolta aquest parc. Es tracta d'una simple passera d'ús exclusiu per a vianants. El paviment, format per taulons de fusta, recolza sobre uns pilars, també de fusta. Està delimitat a banda i banda per un mur de gelosia, metàl·lic en el primer tram i de fusta en el segon; aquesta estructura combina perfectament amb els taulons del paviment. Es va fer en el mateix moment que es va construir tot el complex del parc de les Casernes.

Pont del llac del parc de les Casernes

Està situat dins del parc, en un espai on hi ha jardins, un llac i tot un complex recreatiu per poder passejar i passar una bona estona. Serveix per travessar el llac. Es tracta d'un pont d'ús exclusiu per a vianants que té una estructura molt moderna i innovadora. En realitat es tracta d'un pont de caixa, d'un sol tram, amb l'estructura metàl·lica i el paviment de fusta. La barana és de gelosia i pintada de color blanc. Tota l'estructura carrega sobre estreps de formigó. Aquest pont té molt bons accessos per a discapacitats. Va ser fet en el mateix moment que es varen dur a terme totes les obres i reformes de les Casernes. Hi varen voler fer un espai natural enmig de la ciutat. És una magnífica versió moderna dels antics ponts que la companyia Eiffel havia fet a Girona.

El pont del llac del parc de les Casernes, amb molts bons accessos per a discapacitats, és una magnífica versió moderna dels antics ponts fets per la companyia Eiffel a Girona

Conclusions

En aquests moments hi ha com a mínim 106 ponts a la ciutat de Girona i es disposa d'informació de 22 més que varen ser importants en el seu moment i que avui han desaparegut, s'han traslladat a un altre punt o esperen desmuntats en algun magatzem que els sigui assignada una nova ubicació.

Es poden agrupar els ponts de Girona en 11 blocs, prenent com a referència cada un dels rius, rieres, línies de tren, carreteres, o altres ponts. Aquesta fórmula permet adonar-se dels diferents períodes de creixement i de transformació que han seguit diferents barris de Girona.

També cal dir que, en relació amb l'època de la qual daten els diferents ponts, els anteriors al segle XIX solen aixecar-se en el mateix punt on hi havia hagut prèviament alguna passera de fusta i es tracta habitualment de ponts de pedra o bé de fusta i se centren en el curs de l'Onyar, del Galligants i ocasionalment de la sèquia Monar. Fora del cas del pont de Pedra, que té dimensions monumentals, es tracta d'obres de dimensions molt modestes.

El segle XIX representa una gran revolució en el terreny de la construcció de ponts: la introducció d'un nou material com el ferro esdevé transcendental i Girona acumula un repertori d'esplèndids ponts de ferro sobre rius lligats al ferrocarril. També cal concloure que el tipus d'estructura d'aquests nous ponts sumada als grans



*Pas elevat del tren.
(Foto: Mía Masgrau).*

Entre els anys 60 i 80 la febre d'aixecar ponts sembla que s'escampava per tots els barris de Girona. Cal destacar el gran canvi que representà la construcció del pas elevat del tren, el pont més llarg que haurà tingut mai Girona

canvis en el curs d'alguns rius gironins motiva el canvi de lloc, el reciclatge d'alguns ponts quan deixen de ser útils en el seu primer emplaçament. El pont de Ferro seria sens dubte l'exemple més emblemàtic de les estructures actuals que pertanyen a aquest grup, el de la riera Bullidors el millor exponent de recuperació i el del Ferrocarril sobre l'Onyar la mostra del que en un futur pot representar el repte de no perdre un element clau en la imatge de Girona; el de Sant Agustí seria l'exemple d'una transformació desencertada.

El primer terç del segle XX dóna algun model interessant de pont de dimensions notables i de disseny amb personalitat, com el pont de la Barca o el d'en Gómez, molt diferents entre ells, però bastits sobre el Ter o el tram final de l'Onyar, detall que en part condiciona les seves dimensions.

D'entre els anys 30 i meitat dels 60 caldria destacar la construcció de ponts molt lligats al pas de la carretera N-II per Girona; el pont Major i el pont de Pedret en serien uns exponents clars. Curiosament s'inicià una tendència a construir passeres per a vianants, com la de la font del Rei o la de l'Alferes Huarte. En el capítol de trasllats i de desaparicions de ponts, l'espai entorn de la Devesa per on passava el Güell abans de ser desviat cap al Ter a mitjan anys 60 és on més casos podríem assenyalar; l'exemple més curiós seria el del pont del Relotge, venut a pes i reinstal·lat en una riera de Palamós.

Entre els anys 60 i 80 la febre de construcció de ponts sembla que s'escampava per tots els barris de Girona amb la mateixa força que s'estenia el mal gust i pobresa de recursos estructurals. Fa la sensació que construir ponts consisteix simplement a col·locar bigues entre dos punts més o menys distants. D'aquests anys caldria destacar, per damunt de tot, el gran canvi que representà la construcció del pas elevat del tren, el pont més llarg que ha tingut mai Girona, i que



*Un clar exemple que Girona és una ciutat de ponts, passeres i viaductes.
(Foto: F.X.B.).*

comportà la desaparició d'alguns interessants ponts de ferro; també cal esmentar la cobertura de la plaça de Catalunya i la construcció del nou pont sobre la N-II, projectes amb certa ambició; en l'altre extrem, el pont de la font del Rei i especialment el pont de l'Areny il·lustren el capítol de desencerts urbanístics.

Els darrers 25 anys han estat d'una gran activitat urbanística a Girona i això també s'ha notat en la construcció de ponts. D'una banda se n'han bastit en gran quantitat en espais que potser a la llarga estan destinats a ser coberts senceraent, com és el cas del Güell; de l'altra, s'han fet alguns grans ponts sobre riu, com el de Fontajau o el de la Creueta, viaductes de carretera, com ara els de la variant de la N-II per Sant Daniel i els de l'enllaç entre la sortida Girona Sud de l'autopista A7, la N-II i la carretera de Quart; en darrer lloc, s'han construït molts ponts per a vianants que donen una altra dimensió al concepte de desplaçament, tant en el centre de Girona com en alguns barris perifèrics, especialment, en el de Taialà – Germans Sàbat.

És evident que en els propers anys les obres del TAV i el soterrament del tren convencional, juntament amb la construcció del nou pont sobre el Ter a la zona del Trueta, suposaran grans canvis urbanístics, lligats també, en algunes ocasions, a la desaparició d'alguns ponts, i en altres a la construcció d'alguns de nou.

Com a conclusió final caldria dir que si bé és cert el tòpic que Girona és una ciutat de rius, encara és més exacte afegir-hi que també és una ciutat de rieres, de pas de trens, d'encreuaments de vies, i de carreteres i de camins, i que per això Girona és, inevitablement, una ciutat de ponts, passeres i viaductes.

Arnau Tubert i Campà
Estudiant d'arquitectura

ACCREDITED

ACCREDITED

ACCREDITED

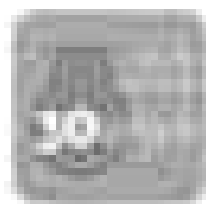
ACCREDITED

ACCREDITED

ACCREDITED



30 ANYS DE QUALITAT



En 1985, després d'una llarga i fructífera trajectòria de més de 100 anys dedicada a la qualitat de la universitat i al món laboral, el nostre país té el més prestigiós, la Universitat de Barcelona, que comença un nou capítol de la seva història.

cecam

CONSEJO REGULADOR DE LA CALIDAD
DE LOS CENTROS DE FORMACIÓN

El Consejo Regulador de la Calidad de los Centros de Formación (Cecam) es el organismo encargado de garantizar la calidad de la formación profesional en España. El Consejo Regulador de la Calidad de los Centros de Formación (Cecam) es el organismo encargado de garantizar la calidad de la formación profesional en España.

El Consejo Regulador de la Calidad de los Centros de Formación (Cecam) es el organismo encargado de garantizar la calidad de la formación profesional en España.

El Consejo Regulador de la Calidad de los Centros de Formación (Cecam) es el organismo encargado de garantizar la calidad de la formación profesional en España.

El Consejo Regulador de la Calidad de los Centros de Formación (Cecam) es el organismo encargado de garantizar la calidad de la formación profesional en España.



Scriptorium de Ripoll

62

Teresa Jordà i Roura
Roser Vilardell
Arnau Puig

Parlar de la vila de Ripoll i de l'*scriptorium* és parlar del passat i del present del bressol de Catalunya.

El monestir de Ripoll durant l'època comtal fou un gran centre de regeneració de la vida monàstica i alhora un important focus de renovació de l'esperit religiós del país, però també, i sense cap dubte, un braser intens d'irradiació cultural.

Una fabulosa biblioteca en alça i un escriptori de referència reunien aleshores els volums manuscrits més buscats en el camp dels coneixements i situaven aquest petit indret en una de les cruïlles dels corrents culturals més importants de l'Europa medieval.

Ripoll és avui una capital de comarca amb un clar perfil industrial, però oberta als altres sectors productius de manera desacomplexada i fresca. El passat mil·lenari ha convertit també el nostre poble en un referent turístic: el monestir i la seva portalada, la restauració del XIX i el clar simbolisme catalanista en plena Renaixença, la producció de les armes de foc, els clavetaires, les fargues, l'aiguabarreig dels seus rius, les col·leccions etnogràfiques..., i evidentment l'escriptori de Ripoll.

El projecte "Scriptorium", gestat fa uns anys, avui ja és una realitat, una fantàstica exposició permanent sobre el món dels copistes de l'edat mitjana que ens vehicula tots, grans, petits, grups escolars, estudiosos, ripollesos i visitants, vers l'univers de la cal·ligrafia.

El visitant pot informar-se de la realitat dels copistes i alhora convertir-se en l'autèntic protagonista; pot esdevenir per una estona tot un escriptor experimentant l'escriptura i la il·luminació amb els utensilis i materials típics de l'època.

Personalment he tingut la sort de participar en més d'un curs de cal·ligrafia; l'experiència ha estat realment engrescadora: el món de l'escriptura t'ajuda també a aprendre de la història i a fruitir de l'art de les lletres.



Entrada a l'exposició "Scriptorium", des del raval de l'Hospital.

En l'exposició també s'hi pot contemplar una increïble i valuosa col·lecció de primer ordre d'obres pictòriques sobre pell on prestigiosos artistes catalans de la talla de Cuixart, Guinovart, Pere Jaume... i d'altres tenen la seva empremta dins l'exposició, i això acaba de donar un toc exquisit de contemporaneïtat en el món medievalista.

Durant aquests últims quatre anys el projecte s'ha transformat en una realitat i "Scriptorium" és avui a Ripoll una peça clau en el creixement turístic del bressol de Catalunya i, per extensió, una peça clau en la història d'aquest país.

Teresa Jordà i Roura

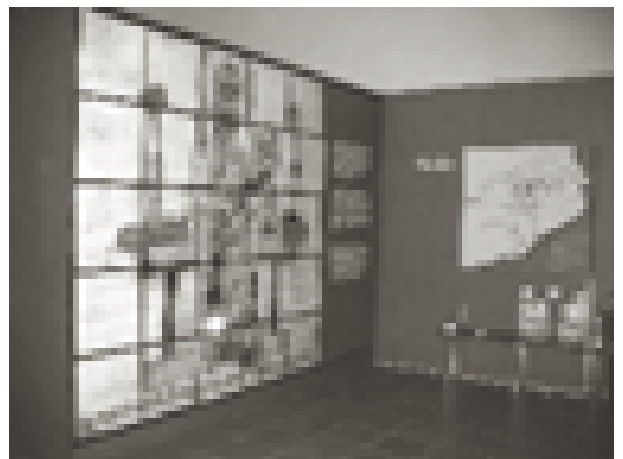
Alcaldeessa de Ripoll

Una exposició permanent sobre els copistes medievals i la cal·ligrafia actual

64

Darrere de l'exposició "Scriptorium" hi ha una llarga història i la precedeixen un nombre important d'iniciatives artístiques, culturals, didàctiques i lúdiques, que tenen com a objectiu fer de Ripoll la capital cultural de la cal·ligrafia a Catalunya. El propòsit final era crear un centre permanent que divulgues la lletra manuscrita en els seus vessants històric, documental i artístic. Entre els anys 1996 i 2003 es van dur a terme algunes de les intencions fixades en el primer projecte i moltes d'altres s'hagueren d'adaptar al temps i a les condicions de cada moment. Finalment, l'any 2003 s'inaugurà l'exposició, que es va ubicar definitivament a la capella de Nostra Senyora de Gràcia de l'antic hospital, al costat de l'Arxiu Comarcal del Ripollès. Després d'un període en què la mostra restà tancada al públic –i les activitats que s'havia pensat desenvolupar en el marc del projecte "Scriptorium" també quedaren en un punt mort– la idea tornà a reprendre l'activitat. En aquesta fase inicial de funcionament de l'exposició es van dissenyar les línies d'acció programades, una de les quals és la d'esdevenir una oferta turística cultural i lúdica per a persones que busquin alguna cosa més que visitar una exposició. "Scriptorium" ofereix la possibilitat de conèixer el passat cultural de la població i la importància que el monestir de Santa Maria de Ripoll va tenir al llarg dels segles X al

XIII en la producció i còpia de manuscrits, que van esdevenir dels principals a nivell europeu, com les dues gran bíblies copiades al segle XI pels monjos benedictins. Però l'experiència no s'acaba aquí, sinó que el visitant, ja sigui adult o infant o jove, aprendrà com s'elabora un pergamí, com s'aconsegueix que una ploma d'oca escrigui o com es relliga un còdex medieval; el més important de tot és que un cop acabada la visita podrà fer ell mateix de monjo copista i posar en pràctica el que ha après: mitjançant una ploma, un tros de paper i una mica de tinta haurà d'intentar fer cal·ligrafia medieval.



Mural amb una il·luminació de l'evangeli Santa Maria ACA Ripoll 151, fol. 154, del segle X-XI.

La visita

L'exposició permanent "Scriptorium" és una mostra que vol explicar el passat medieval i cultural del monestir i del poble de Ripoll. Un passat que, com ja és sabut, va ser molt ric políticament i econòmicament, i amb un ampli poder religiós al llarg del territori; però aquest pretèrit té també una importància cabdal en l'àmbit cultural. El monjos benedictins que vivien al monestir de Ripoll en època medieval, i de manera molt especial en temps de l'abat Oliba, van desenvolupar-hi una tasca de còpia i recopilació de llibres de gran importància no tan sols per la quantitat de còdexs que s'hi van transcriure, sinó per la qualitat i la varietat d'aquestes obres. S'hi van reproduir llibres de ciència, tractats de dret, glossaris trilingües (en hebreu, grec i llatí), tractats de gramàtica i de retòrica o llibres religiosos, com ara les famoses Bibles de Ripoll. Aquí es van escriure tres bibles de gran format, una de les quals es troba a la Biblioteca Vaticana i una segona es troba a la Biblioteca Nacional de París, coneguda com la Bíblia de Rodes; la resta de manuscrits del monestir de Ripoll es guarden a l'Arxiu de la Corona d'Aragó.

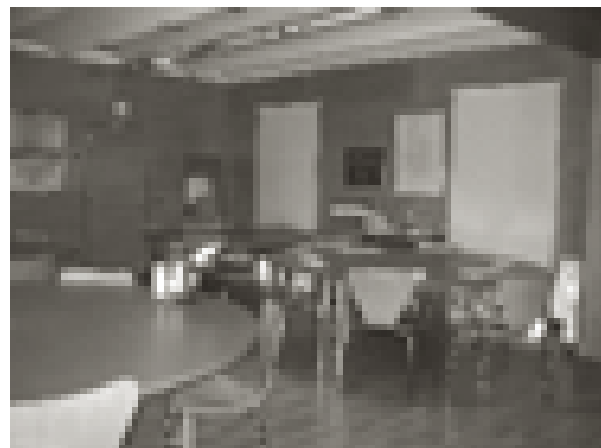
"Scriptorium" pretén explicar d'una manera amena i didàctica tot això, utilitzant recursos actuals com els multimèdia, que ajuden el visitant a fer-se una idea molt més exacta de la vida i la feina dins d'un escriptori medieval.

Podríem parlar de tres grans blocs temàtics. En el primer –sobre la cultura i el saber a l'interior del monestir– s'expliquen els estudis medievals, centrats en les set arts que formaven el quadríviu i el trívium, l'estil i la forma de la lletra i l'aspecte de les pàgines, ja que no s'escriuien igual els llibres de ciència que els de lletres o els religiosos. Un segon bloc engloba la feina artesana de producció de pergamins, plomes, tintes i tot el procés que se seguia per elaborar un còdex. Finalment, en el tercer bloc trobem els vint-i-un versos amorosos que componen el cançoner eròtic de Ripoll, i que ja s'havien exposat en la mostra "La mà del poeta". Cada vers està acompanyat d'una caplletra, cadascuna de les quals va ser realitzada per diferents pintors reconeguts dins el món de l'art contemporani ("La mà del poeta" va ser una de les exposicions organitzades per Ramon Sargatal, dins el marc del primer projecte "Scriptorium", i va tenir l'assessorament i la col·laboració del crític d'art català Arnau Puig).

Finalment cal destacar la possibilitat de realitzar el taller didàctic, ja sigui en grup o bé individualment, on grans i petits podran començar a introduir-se en l'univers de la cal·ligrafia.

El taller

El taller consisteix a elaborar un punt de llibre personalitzat, que cada visitant haurà de decorar de la forma que més li agradi. A l'exposició hi ha a disposició del visitant un ordinador en el qual podrà escriure el seu nom, que li apareixerà escrit en llatí i en lletra carolina, la lletra característica de l'època romànica, de manera que la proposta per al taller és que cada persona copii el seu nom en el punt. Per fer-ho disposarà de ben poca cosa, atès que els monjos tampoc no tenien gaires elements per escriure: simplement plomes d'oca, canyes i tinta. Es tracta, doncs, de copiar un model de lletra carolina, i per als més atrevits, un de gòtica. La finalitat és, a part de passar una estona divertida i relaxada, descobrir el món de la cal·ligrafia i posar-se en el lloc del copistes medievals per valorar la seva feina i la seva obra.



Sala de tallers de l'"Scriptorium".

L'"Scriptorium" i l'arquitectura

El projecte "Scriptorium" ja des del seu origen ha mantingut una relació estreta i innovadora amb l'arquitectura. L'edifici on es troba l'exposició és l'antiga capella de Nostra Senyora de Gràcia, annexa a l'Arxiu Comarcal del Ripollès, ubicat a l'edifici on hi havia l'hospital vell de la població. La rehabilitació es va dur a terme des

de l'Escola Taller, encarada a poder-hi desenvolupar el projecte "Scriptorium", que, com s'ha vist, té una faceta de divulgació cultural destinada a reproduir amb una concepció clàssica i alhora actual l'antic recinte monacal on treballaven els monjos copistes del monestir de Ripoll.

L'obra es va fer en dues fases. En primer lloc es rehabilità la part de la capella i l'absis, on es troba l'exposició permanent; també es va adequar la capella i la zona absidal, però mantenint la imatge real de l'espai, ja que es va integrar aquest fons dins el muntatge museogràfic de l'exposició. En una segona etapa es va adequar l'altell, espai que originalment era el cor de la capella. Aquesta àrea està pensada per realitzar-hi la didàctica i, a diferència de l'àmbit expositiu, se li va donar una imatge nova i moderna. Així l'arquitectura ens ajuda a difondre els dos aspectes implícits en el projecte "Scriptorium": la voluntat d'evocar el passat i la de mirar al futur.

La relació amb l'arquitectura no acaba amb la rehabilitació de l'edifici on es troba l'exposició, sinó que surt de les parets de l'"Scriptorium" i s'escampa per tota la població, ja que des del seu origen el projecte va preveure decorar les façanes de diversos edificis mitjançant la cal·ligrafia i



20 caplletres il·lustrades per diferents artistes.

l'acoloriment que l'embelleixen. Actualment n'hi ha quatre a la població que utilitzen aquest recurs per ornar les seves fatxades, tots valent-se de la lletra i les miniatures, algunes des d'un punt de vista medieval, d'altres jugant amb la cal·ligrafia actual i l'expressió de l'art. El resultat és una visió diferent de la població, que permet experimentar amb la imatge global de l'immoble i observar-ne els detalls de manera independent. Cada façana representa una part de la història de l'edifici, dels seus propietaris, de la seva evolució...

Aquesta iniciativa continua viva i és previst que properament es cal·ligrafiïn les façanes de l'Arxiu Comarcal del Ripollès i de l'escriptori.

Roser Vilardell

Responsable de l'exposició "Scriptorium"



Façana de la farmàcia Sargatal, decorada amb cal·ligrafia.

Els artistes il·lustren l'anònim enamorat de Ripoll

Les maneres d'incidir en la història real són obscures, inesperades i sorprenents; només una cosa hi és necessària: tenir personalitat i posar-la de manifest. Aquest és el cas d'uns poemes amorosos descoberts el 1923 al *Liber glossarum et Etymologiarum*, un dels nombrosos còdex del monestir de Ripoll. Mentre estava portant a cap una labor de recerca historiogràfica, l'investigador Lluís Nicolau d'Olwer va descobrir a l'esmentat còdex, del segle X, precisament el número 74 dels arxius de la Corona d'Aragó, unes cal·ligrafies que no tenien res a veure amb el que es tractava al text. Un desconegut monjo copista aprofitava racons i buits o els espais en blanc del revers de la paperassa oficial, cultural o administrativa, per escriure-hi les seves passions i anotar-hi les inflexions psíquiques del seu caràcter. Eren uns poemes d'amor dispersos, entaforats aquí i allà, on el copista, ara en tant que autor d'informacions personals, hi escrivia les seves cuites, les ferides de l'amor –com ell mateix poetitza–, els jocs sorprenents d'humor i de passió que genera el furor que provoca en l'esperit i en els sentiments la deessa Venus. Uns versos que quedaven difosos en el vell còdex i que era difícil que els hi descobrissin, per les conseqüències per indisciplina conventual que li haurien pogut comportar; però els versos eren ja testimoni de vida única, vida latent, encara que ningú, sortosament,

els pogués veure. Ni més ni menys ara el copista era un home concret que vivia el seu temps des d'ell mateix, a qui els ulls i la imaginació el feien amorosament famolenc de les formes i tebiors de la carn femenina; si amb el tacte no era possible d'anar massa lluny, sí que ho era la paraula escrita, que permetia atènyer-ho tot i arreu. La tasca de copista era ben monòtona si, a més, era indiferent al copista allò que copiava; però el poeta vivia content o dolent i se sabia realitzat gràcies a aquelles paraules que testimoniaven dels seus amors, desigs i fretures.

Per la cal·ligrafia d'aquests poemes se sap que foren escrits a la darrereria del segle XII, i per la qualitat literària hom pot afirmar que qui els escriví coneixia la poètica llatina i contemporània a l'abast d'aquell temps. El poeta anònim no era pas un qualsevol; era algú que se sabia poeta, que entenia que els sentiments es poden confondre amb les paraules i amb la sintaxi amb què hom pot impregnar el que s'escriu, tot plegat formant un nucli compacte que, a més, es confon estretament amb la cal·ligrafia, les formes de les lletres, les seves linealitats i l'estructura que ho configura tot. No debades se'n deia i se'n diu d'aquest escriure, d'aquesta expressió directa del coneixement, del tarannà i de la voluntat de qui escriu, cal·ligrafia, bell escriure, trets adequats i adients al que es vol dir i fer sentir.



Xavier Garcia, cal·lígraf. (Foto: Bernat Masó).

De totes aquestes troballes, del conjunt dels vint poemes que s'han detectat i estudiat del poeta anònim de l'escriptori de Ripoll –un dels més famosos i importants des dels temps de Carlemany fins ben establerta la identitat catalana– se n'ha dit *Carmina Riuipullensia*; hi trobem les influències culturals del món clàssic, aleshores només accessible a través de les biblioteques conventuals, els temes cavallerescs dels trobadors, els poetes d'aquell temps que unien la cultura monacal amb la de la noblesa i, també, hi ha als versos, escrits en llatí pel nostre poeta ripollès anònim, els temes dits goliards, els temes de la vida directa, populars, de taverna, de la gent que s'emplaçava al marge de la cultura conventual o cortesana i l'única cosa que volia rimar eren els fets i sentiments quotidians. Podem dir que de tot hi ha als versos de l'anònim.

La intenció del que anem explicant ara no és pas la d'entretenir-nos amb la qualitat literària ni amb els mots que va escriure aquest poeta anònim; el que ens interessa és fer referència a les formes d'escriptura, a les composicions de les lletres, a la plàstica de l'escriure. Sobre el que ens volem referir és sobre la pràctica de l'escriptura, sobre la cal·ligrafia; referir-nos a aquells que d'una manera o d'una altra se serveixen del càm, de l'estilet, del guix, de la ploma, del plomí, del llapis, del pinzell, de l'espàtula, de la gúbia, de l'escarpa, del cisell, del punxó o de qualsevol altra cosa –actualment el bolígraf i el retolador– que, a través de la mà, serveixi per traslladar, impregnar el món real amb el signe de la pròpia personalitat. Joan Miró per fer els seus gravats preferia servir-se d'un clau rovellat; és un bon exemple del que volem dir.

És conegut que als textos incunables molt sovint la caplletra –la primera lletra de cada text o paràgraf– era, en ella mateixa, una explosió d'estètica formal; era un autèntic virtuosisme d'invenió de sinuositats lineals i cromàtiques. D'aquesta manera quedava palesa la qualitat de l'escriptori i manifestats el gust i cultura dels que el formaven, ensems que en l'estructura formal de la caplletra –un autèntic disseny, diríem ara– hi havia la filosofia, el sentir i la capacitat comunicativa, un exercici d'estètica expressiva de qui la traçava (o manava fer-ho).

En referir-nos a la gènesi de l'*scriptorium* de Ripoll –que més o menys cal situar en la seva plenitud inicial vers la segona meitat del segle X, en un temps que fins i tot Gerbert d'Aurillac, el que seria més tard el papa Silvestre II (999-1003), hi anà a estudiar– i en pensar concretar d'alguna manera aquesta commemoració, Ramon Sargatal, que ho gestionava aleshores i que actualitzà l'obra del poeta anònim de Ripoll amb el subtítol d'*El cançonier eròtic de Ripoll*, pensà que potser es podien unir dues teòriques voluntats, les de la qualitat de les pràctiques cal·ligràfiques d'aquells escriptors –que no deixaven, a la seva manera, de ser artistes– i la dels artistes plàstics contemporanis que, amb estil personal i per la via directa, també infonien a les formes els sentiments i les emocions.

El poeta anònim de Ripoll aportaria els elements incendiàries dels seus sentiments i emocions plasmatats als seus textos; els artistes contemporanis –que per establir una unitat més o menys territorial i cultural amb el poeta s'escolliren entre catalans o residents al territori– donarien forma



Jean Larcher, cal·lígraf. (Foto: Bernat Masó).

a la caplletra de cadascun d'aquells poemes. Qui escriu aquestes ratlles fou designat responsable de triar els artistes catalans contemporanis que elaborarien la forma plàstica de cada caplletra, a partir, ben entès, del contingut del poema.

Cada artista plàstic –tots ells triats entre els més propensos a la modernitat representativa que es mou dins del criteri estètic que estableix que el sentiment i la forma són indestruïbles (altrament, com ho sent i ho desitja el poeta per a cada mot i a través de la sintaxi amb la qual els estructura)–, cada plàstic designat plasmaria en una vitel·la, tal com es feia en aquells temps del pergamí, el seu concepte i sentiment creador, respecte del poema que li fos assignat, amb les formes i colors que cregués més adients i adequades.

Els artistes escollits –per una circumstància posterior que s'afegí i que calgué prendre en consideració (el record de Violant d'Hongria, esposa del rei Jaume I), la caplletra fou la primera de l'epitafi que hi ha a la tomba de la reina– foren 21, als quals s'assignaren les caplletres dels vint poemes amorosos, més l'al·lusiva a la vida i virtuts de l'esmentada sobirana catalana. Els noms i les respectives obres sobre vitel·la dels artistes, en l'ordre en què ara són exposats a "Scriptorium", són: Joaquim Chancho, Joan Barberà, Perejaume, Joan Hernández Pijuan, Jordi Maideu, Erwin Bechtold, Albert Ràfols Casamada, Jaume Rocamora, Joaquim Corominas, Jordi Alcaraz, Josep Grau Garriga, Gerard Sala, Francesc Ruestes, Josep Niebla, Modest Cuixart, Jaume Juanola, Maria Girona, Josep Guinovart, Joan Pere Viladecans, Enric Ansesa, Amèlia Riera.

Cadascun d'ells ha fet una obra original, inesperada, insòlita, segons el seu tarannà, acceptant la disciplina imposada per la vitel·la irregular, però tractant-la com ha volgut, lliurement, sotmetent-la a les circumstàncies que cregués convenient i necessàries per realitzar la tasca creadora. La lletra encarregada, l'única obligació a respectar, es mostra segons la sensibilitat, emocionalitat i tractament plàstic que l'artista ha cregut. Segurament era així –malgrat totes les disciplines i coercions conven-



Oriol Miró, cal·lígraf. (Foto: Bernat Masó).

tuals– que es comportaven aquells cal·lígrafs il·lustradors de les caplletres medievals. Com més tard ho serien els autors d'ex-libris i ara ho són els creadors plàstics contemporanis. Una obra plàstica, com un mot, és un esgarip de l'ànima; una imatge és l'expressió íntima i sincera de qui la genera. Fins i tot a la fotografia –la màxima objectivitat, s'ha dit– és el punt de vista de qui n'escull l'enfocament. No cal dir el disseny, que, fins i tot l'industrial, mostra la gràcia, la sensibilitat, el gust i el fer de qui el traça.

Doncs així mateix fou la cal·lígrafia en el temps en què la ment només es podia expressar a través del canell i els dits de la mà i que, ara, aquell mateix esperit i intenció ha sigut assumit pels artistes imbuïts per les estètiques contemporànies, que només accepten que les formes responguin a les intencions que les impulsen.

L'art és un autèntic esgrafiat cal·lígrafic. Els artistes actuals que són a l'"Scriptorium" de Ripoll han seguit aquesta senda i en són testimonis directes. Només cal observar les seves obres i encabir-les en la funció emocional que plasmen.

No hi ha diferència entre poètica, plàstica i disseny; tot és una creativitat que sorgeix de l'autor, que la concreta en formes.

Arnau Puig

Filòsof i crític d'art

Els meus carrers (III)

Narcís Sureda i Daunís

El carrer, fòrum ciutadà

Si hom volgués definir l'urbanisme probablement arribaria a concloure que es tracta d'una ciència la finalitat de la qual és millorar l'habitabilitat de les agrupacions urbanes: aconseguir el confort dels habitants tant en l'interior dels edificis com en el seu entorn immediat i a distància mitjana. És tanmateix una ciència de les més difícils, atesa aquesta finalitat. No és pas difícil pel que fa a la complicació material de les operacions urbanístiques enteses com a disseny. La dificultat rau en el resultat final, de la mateixa manera que per esdevenir un artista pintor o escultor no n'hi ha prou de dominar la tècnica dels colors, l'habilitat per al dibuix o la capacitat en el maneig dels diversos materials petris. L'autèntic artista aflora en els resultats de l'obra, en la bellesa estètica i, en el cas de l'urbanisme, en la bellesa funcional, i això és difícil d'aconseguir, no pas perquè no hi hagi artistes, sinó perquè tothom s'hi atreueix, i sovint no és possible prescindir dels condicionants.

En aquest sentit, els espais urbans i la seva disposició i dimensions són fonamentals.

Però l'urbanisme té una dificultat afegida. És un art extremadament canviant, molt més que les tendències artístiques, perquè depèn de molts factors, principalment els polítics –estretament lligats als econòmics– i les condicions socioeconòmiques i culturals dels destinataris finals, les persones, els ciutadans.

En temps passats, no fa encara mig segle, en l'interior dels edificis no solament s'hi habitava, també s'hi vivia, entès el mot en tota la seva amplitud i profunditat.

Un habitatge, fins fa relativament poc, es podia definir com aquell espai, dins d'un edifici, on les persones hi naixien, hi creixien, hi estimaven, s'hi reproduïen, hi sofrien, hi envellien i quasi sempre hi morien. És a dir, a més d'habitar-hi, hi vivien.

Amb els espais urbans, places i carrers, passava el mateix. Avui són vies de comunicació ràpida, tant per als vehicles com per a les persones. Els establiments no s'obren al carrer. Pràcticament no existeixen botiguers que siguin dignes d'aquest qualificatiu. La gent hi camina de pressa, sovint parlant sols (amb el mòbil). Ningú no s'atura, ningú no bada, ningú no es comunica amb els altres vianants.



Processó de Corpus a la plaça de la Catedral. (Fons C.R.D.I.)

Abans els carrers i les places formaven part de l'espai habitable, i no només s'utilitzaven, sinó que també s'hi vivia.

En els pobles i en els extraradis de les ciutats, els vespres, la gent treia cadires al carrer i d'una forma espontània es formaven tertúlies prou animades. Als carrers, cada setmana s'hi celebraven mercats, que a la ciutat eren diversos i àdhuc simultanis. El carrer era l'àmbit natural tant d'esdeveniments ciutadans, que sovint eren populosos, com de commemoracions més personals, com casaments, enterraments o bateigs. Cal pensar en les processons cíviqes –les festes majors, recepció de personalitats, commemoració d'esdeveniments històrics– o religioses –com el Corpus, la Setmana Santa, els enterraments, de vegades multitudinaris, els viacrucis o les pregàries per la pluja–. Totes les inquietuds, les alegries i les penes sortien al carrer.

La gent es comunicava molt, i el carrer, l'espai urbà, n'era el cordó umbilical.

Els meus carrers no podien pas ser menys.

El "tot Girona" d'abans se circumscrivia, majorment, en la part baixa del Barri Vell, a excepció de les escales i la plaça de la Catedral, i en aquests espais, que eren els meus carrers, hi succeïa de tot.

Encara, molts d'aquests espais mantenen el nom d'antics mercats i usos –la plaça del Vi, la de l'Oli, la de les Castanyes, el carrer de les Olles, el de Ferreries Velles, el dels Mercaders, el de les Peixateries Velles– i no fa gaires anys es podien

sentir encara topònims com els de la plaça de les Cols (la Rambla), plaça del Gra (Sant Francesc) o el Pes de la Palla (rambla Verdager).

Al capdamunt de la Rambla, no fa gaire temps es podia veure un nombrós grup d'homes parlant davant del bar Muntanya: era el mercat dels porcs, que els dies de pluja es traslladava al Savoy del carrer Nou –ambdós establiments avui han desaparegut.

En un cafè de la Rambla s'hi reunien els aficionats al futbol. Era un establiment conduït per la coneguda família Lloret.

A la plaça del Gra, una munió de gent ocupava els porxos i omplia la fonda de La Llarga, i als carrers adjacents a la Rambla, plens de vida, prosperaven, entre d'altres, les fondes de Cal Foradat i Cal Ros. Fins i tot, en l'entorn posterior de l'Ajuntament, en un carrer estret, prosperava un establiment dels anomenats de "mala nota" –però que devia produir uns concerts molt afinats, atesa la corrua, discreta, això sí, de pagesos i vilatans–, que funcionava sobretot i inusualment els matins de mercat.

Per Fires hi havia diverses processons que eren nombroses, tenien quasi més espectadors que assistents, ja que l'Ajuntament en incorporació, de gala, amb medalla, espasí i barret de copa, precedit per serenos i funcionaris i amb música, anaven i venien a peu dels oficis de Sant Feliu.

Per Corpus, un gran moviment ciutadà, que començava de bon matí, omplia els carrers i escampava el perfum de la ginesta i materialitzava unes formoses catifes de flors –algunes naturalment artístiques–, mentre els gegants i els capgrossos feien una llarga cercavila al so d'un flabiol i un tamborí, i la gent, des dels balcons, tots engalanats, els llençava xavalla.

Quan hi havia un enterrament, sobretot si el difunt era conegut, darrere de la carrossa fúnebre i els capellans –hi havia diverses categories de carrosses, segons preu, i també s'hi podien posar més o menys cavalls, poc o molt guarnits, i més o menys capellans, també més o menys guarnits, naturalment també segons preu– s'hi formava un gran seguici de gent –tots homes– darrere de la presidència del dol. Cap al final del seguici la gent no estava trista i xerrava animadament. La comitiva solia anar des de l'església fins al Pes de la Palla –davant, aproximadament, de la botiga Puig Giralt–, on s'acomiadava el dol i la gent desfilava compungidament davant la presi-



Mercat de verdures a la plaça de Sant Agustí. (Fons C.R.D.I.)

dència i la carrossa, tot recuperant la seriositat. La carrossa, el dol i un capellà seguien fins al cementiri. Els que tenien diners hi anaven en cotxe, normalment de lloguer.

Parlant d'enterraments, recordo el del bisbe Cartaña: tota la ciutat era al carrer. Seminaristes, escolans, clergues, canonges i dos o tres bisbes més, però vius, tothom convenientment revestit. I el difunt, ben quiet i també revestit –li havien enllustrat fins i tot les soles de les sabates– a cos descobert i sobre un baiard, era transportat a pes de muscle per capellans.

La processó de Corpus, multitudinària –només homes– tenia de tot: gegants, capgrossos, àliga, confraries, serenos, gremis, institucions i escoles, tothom amb la seva bandera, autoritats de gala, capellans i bisbe, també de gala, i militars amb bandera, banda i música. Tot un espectacle que durava tota la tarda.

Recordo també la vinguda del bisbe Jubany, que entrà per la carretera de Barcelona amb cotxe descobert –revestit de morat malva, amb birret i pectoral– saludant i beneint a tort i a dret fins a la Catedral. Els carrers eren plens de gom a gom i el bisbe era aplaudit com un torero.

I la cosa no s'acabava pas aquí. El mes de maig se solien celebrar els anomenats “rosaris de l'Aurora”. Eren unes processons a les 8 del matí, normalment en dia de festa. La concurrència, per raons òbvies, no era tan nombrosa. Moltes dones, nenes, nens i capellans, homes discretament abundants. La processó seguia un itinerari durant el qual s'anava resant el rosari cantat –molt cantat i no sempre afinat, però sempre a tot pistó– que era íntimament maleït pels veïns que es llevaven tard.

I els diumenges tothom a la Rambla. Amunt i avall –dues direccions–, ben mudats. Si hi havia possibles la gent s'asseia a la terrassa d'algun dels cafès i prenia el vermut. Així es podia repassar el personal sense cansar-se.

I les festes de carrer, que mereixerien tot un article. Els veïns s'hi abocaven. Hi havia titelles i jocs i concursos infantils. Ofici solemne amb orquestra, sardanes i ball de nit. I els carrers es guarnien amb banderetes i serrellets. Recordo les festes de l'Argenteria, de la plaça de l'Oli i de l'Havana Petita (plaça del Marquès de Camps).

I per Pasqua es cantaven caramelles. El Dissabte de Glòria un cor –normalment el del GEIEG–, al

vespre, cantava pels carrers i portava la bandera i un artístic fanal. Tothom era als balcons i molta gent el seguia.

I el Dijous Sant, a la tarda, no quedava ningú a casa. Tothom visitava esglésies –monuments, se'n deia– molt mudats. Allò sí que era un safareig.

No sé si em deixo algun esdeveniment, podria ser que sí. N'hi havia molts, i durant tot l'any.

Algú podria dir: “És clar, com que eren èpoques de nacionalcatolicisme, la cosa tenia èxit sisplau per força”. Però això no és exacte.

És cert que era ben vist assistir a alguns actes, ja fos en condició d'actor o bé d'espectador, però a d'altres tant els feia. I l'origen de tot plegat era prou més antic que el Règim.

Conec descreguts de tota la vida que anaven ben contents, mudats i amb ciri, a les processons o a veure-les passar –només hi faltaven els menjacapellans recalitrants, que es perdien l'espectacle–. De la mateixa manera que s'anava al mercat sense intenció de comprar o a un enterrament sense conèixer el difunt.

Ara, això ha passat de moda. Fixeu-vos sinó en les modernes processons, dites manifestacions: l'assistència hi és ben minsa, tot i que la ciutat ha quadruplicat el nombre d'habitants. Només conserva una certa entitat la del Divendres Sant, que és una manifestació religiosa.

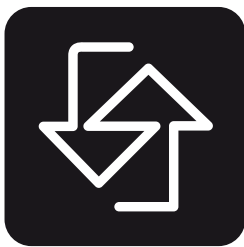
La gent, en general, els diumenges fuig a fora o es queda a casa. I les festes de carrer han desaparegut pràcticament. Només en algun barri perifèric semblen renéixer impulsades per l'esperit reivindicatiu de les associacions.

I, abans, molta gent simplement passejava, fins i tot els dies feiners cap al tard, si feia bo. I s'aturava amb amics i botiguers i els carrers eren transitats.

I és que la gent utilitzava els carrers també per viure-hi i comunicar-se amb la ciutat. I probablement aquests carrers no eren fruit d'un disseny urbanístic premeditat –més o menys encertat o blasmable– sinó que eren fruit d'una generació espontània a través dels segles, dissenyada pels costums, tradicions, hàbits, la necessitat de comunicació, i tenien les arrels en els grans urbanistes desconeguts de l'època romana imperial que construïen ciutats per viure-hi, tal com es vivia als meus carrers, que esdevenien un autèntic fòrum ciutadà.

Narcís Sureda i Daunis

(Imatges cedides pel Centre de Recerca i Difusió d'Imatges de l'Ajuntament de Girona)



ASCENSORS
SERRA

OFERIM LA MILLOR FABRICACIÓ,
INSTAL·LACIÓ I MANTENIMENT,
CONSULTI'NS !

Carrer Vilanova, 287 Apartat 61 17800 OLOT (Girona)
Tel. 972 26 05 00 - 972 26 18 65 Fax 972 26 92 03

L'estructura de fusta i les OCT

Àngel Berna i Gómez

Es planteja una reforma de l'estructura preexistent –amb la idea d'aixecar una planta més–, en un edifici amb estructura de fusta d'entre 50 i 100 anys d'antiguitat; es necessita aconseguir l'assegurança decennal: és aquí on entra l'OCT. Quantes vegades no ens hi hem trobat, en aquesta situació?

Davant de l'aprovació del nou Codi tècnic de l'edificació, en el qual es reconeix per fi la fusta com a material tradicional de construcció, les OCT s'han vist obligades a requerir molta més informació de la fusta en obra, de cares a la concessió de l'assegurança decennal. Donant un cop d'ull al CTE, podrem veure com en tot moment es deixen molt clares les pautes que s'han de seguir per construir una estructura de fusta nova, amb tots els mètodes de càlcul associats, ja sigui fusta massissa o laminada. Així doncs, tot controlat, però, ¿i quan l'estructura ja fa 60 anys que està construïda? Es poden demanar les mateixes dades que per a la fusta de nova col·locació?

Actualment, davant la desacceleració de la construcció d'habitatges nous, s'està tendint a la reforma i la rehabilitació com a refugi per mantenir el volum de negoci. Així doncs, per als propers anys és d'esperar un augment de les situacions que hem esmentat a l'inici d'aquest article.

S'estan donant casos en què alguns arquitectes i/o aparelladors, davant de la demanda de l'OCT de garanties sobre aquella estructura de fusta, busquen paràmetres que són gairebé impossibles d'obtenir. Aquest és el cas dels valors característics, que s'apliquen normalment a la fusta nova i sempre són coneguts. Aquests valors estan donats per la resistència de la fusta. Un cop s'han assajat gran quantitat de mostres, s'obté un valor característic de cadascun dels paràmetres que la poden definir (densitat, resistència a flexió, a compressió, a tracció, etc.). En condicions normals, en una obra de reforma o en una rehabilitació, no es disposa de tant material per poder realitzar aquestes proves al laboratori, ja que es farien malbé gran quantitat d'elements i esdevindria contraproductiu. A més a més, el temps que fa que les bigues treballen, que estan sotmeses a esforços diversos, els ha suposat una fatiga, que podria fer que el valor característic obtingut del paràmetre requerit no fos del tot conclouent.

Així doncs, què hem de fer davant d'una estructura de fusta?, quines proves hi hem d'aplicar per extreure el màxim d'informació?



Detall del deteriorament de la secció, produït per una plaga de tèrmits subterranis, detectat pel mètode W-TEST, en un immoble de Salt (Gironès). Les incidències eren inapreciables des de l'exterior, inclús després d'aplicar-hi proves de duresa.

La filosofia d'estudi en el cas de la fusta estructural ja existent ha de ser diferent.

Durant els últims 5 anys, s'han anat introduint uns nous estudis, unes anàlisis de patologies en estructures de fusta que reben el nom de mètode W-TEST (creat i aplicat per l'empresa gironina Helpst21 SLU). Aquest mètode busca donar una idea de l'estat de l'estructura de fusta, tant extern com intern. Sí, intern: conèixer com està la fusta per dintre.

Els estudis efectuats per aquest mètode estan essent acceptats per moltes OCT, ja que els dóna dades adaptades a l'estat actual del forjat, i integra no només la part purament estructural (flexions excessives, taques d'humitat, esquerdes, deteriorament intern, etc.), sinó també la part biòtica (plagues que afecten ara les bigues, quines d'aquestes plagues són actives i quines no, quin és el tractament més adequat, etc.).

En definitiva, es tracta d'un protocol d'inspecció en estructures de fusta previ a la rehabilitació.

Aquestes dades ajuden el tècnic arquitecte/aparellador a decidir quines bigues cal substituir, quines reformar, a quin punt de la biga s'ha de reformar... Dues bigues de la mateixa espècie, de la mateixa plantació, i fins i tot extrems del mateix arbre, poden comportar-se de maneres absolutament diferents davant el mateix grau d'humitat ambiental o de la paret, o davant un atac d'un agent xilòfag (carcoma, cerambícid, tèrmit, fong). Cada biga ha sigut el fruit d'un creixement lent de capes i capes de cel·lulosa i lignina (entre altres elements) que s'hi han anat acumulant any rere any, dècada rere dècada, amb pluja, sol, neu, etcètera, fins a conformar un tronc robust i únic, amb un "DNI" únic, amb unes característiques úniques. Per això, aquest nou protocol tracta els elements de fusta de manera individualitzada, mentalitat molt diferent del que fins ara s'estava fent amb la resta de materials de construcció. La fusta demana aquesta cura, ja que ens ajudarà a entendre millor la unitat del forjat.



Tèrmits subterranis. Reticulitermes sp. A la foto podem observar el trànsit d'aquests insectes dintre dels túnels que ells mateixos generen per l'estructura de l'edifici, ja sigui pedra, maons, etc. per arribar a les bigues de fusta. A la imatge s'hi poden identificar: un soldat, fàcil de reconèixer per les mandíbules prominents, i dues obreres.

Entitats certificadores com Applus+ o Bureau Veritas, laboratoris com CECAM o calculistes com GMK Associats, entre d'altres, ofereixen aquest mètode d'inspecció als seus clients quan la situació ho requereix.

El mètode W-TEST

Consta de dues fases ben diferenciades:

– Fase 1: Anàlisi del 100% de les bigues mitjançant diferents capes de metodologia indirecta: inspecció visual, proves de duresa, sensors sonors (mètode “audioterms”, mitjançant el qual s'escolta literalment la biga a la cerca d'activitat xilòfaga); anàlisi densiomètrica (microones), en què es busca la variació de densitat interna, humitat en fusta; recollida de mostres per a l'anàlisi de l'espècie, humitat en parets, caracterització de la fusta (esquerdes i d'altres defectes), etc. Superposant totes aquestes capes d'informació obtenim un mapa de risc de l'estructura.

– Fase 2: Anàlisi resistogràfica. S'aplica a aquelles zones de risc seleccionades a la fase 1. Es perfora la biga amb una broca d'un diàmetre de 3 mm. L'aparell va enregistrant la resistència a aquesta penetració i genera una gràfica que ens indicarà en quins punts disminueix la densitat. Aquest mètode està classificat com a pseudo-no-destructiu, ja que és intrusiu, però no afecta l'estabilitat estructural de l'element. Amb aquesta fase quantifiquem el possible dany intern de les zones seleccionades a la fase 1. Al final tenim un tant per cent de deteriorament intern a les seccions estudiades, i per tant podríem estimar una secció útil.

Totes aquestes dades es complementen, si s'escau, amb proves puntuals de resistència a la flexió, tracció, compressió, etc., realitzades a aquells elements que s'han hagut d'extreure de l'estructura, o en el cas de no tenir-ne, de provetes extretes de bigues existents. No es pretindrà obtenir un valor característic, però sí donar una idea dels valors sobre els quals ens podem moure a l'hora d'assignar una classe resistent.

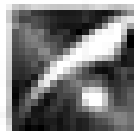
Tant per assignar la classe resistent com per la fórmula d'inèrcia de la biga, és interessant conèixer el grau de degradació de la fusta, ja que l'espècie i les proves de laboratori et donen els valors de trencament d'una fusta sana.

En principi el calculista compta un deteriorament zero, i calcula en funció de l'espècie, longitud, secció, tipologia de forjat, etc. Un cop acabat l'informe W-TEST, si s'ha trobat algun deteriorament, aquest s'haurà de “restar” al càlcul inicial.

En definitiva, el mètode W-TEST es presenta com el complement ideal per al càlcul d'estructures de fusta preexistents, i per tant, aporta una solució per a l'aprofitament dels barris vells dels nostres municipis, i el que és més important, es converteix en un procediment cada cop més acceptat pels aparelladors i arquitectes com a instrument per decidir l'estat de conservació de l'estructura i procedir a la seva avaluació per a la concessió de l'assegurança decenal.

Àngel Berna i Gómez

Departament tècnic de Helpst 21



aylotar s.a
desde 1988

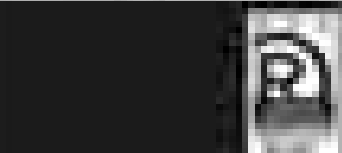
- Sistema ventilador
- pantalla solar
- sistema de automatización
- control solar
- certificado calidad ISO 9001
- certificación UNE-ENCE sistema de gestión

• 2015 más 100
— innovación en cortinas —
— confort en el hogar —
Hunter Douglas
Gradulux LUXALON



Facetas by Gradulux

Tel. + 34 975 33 80 00
Fax. +34 975 33 34 00
info@aylotar.com
C/ Santa Eugenia, 56
E/ Dos Torres, 100 2B
www.aylotar.com



17008 - GIRONA
07181 - MALLOCA
www.hunterdouglas.com

El pont de Valleta

Joan M. Pau i Negre

Reculant en el temps uns dos-cents anys, vivien al llançanenc veïnat de Valleta dues famílies que per motius poc clars –cosa freqüent en el món rural– es tenien un odi a matar. Sembla que tot va començar perquè les gallines anaven a picotejar als horts que no els corresponien: les de can Romaní a l'hort de can Ginesta, i a l'inrevés. Maleïdes gallines! Per la seva manca de respecte a la propietat privada varen encetar un odi visceral que es transmetia de generació en generació. Les finestres que miraven les façanes de cada casa pairal, situades una enfront de l'altra a cada marge de la riera de Valleta, no s'obrien mai.

Els més tendres de cada llinatge no podien jugar junts. Per la festa major, els joves no ballaven sardanes a la mateixa rotllana. A la missa de la capella de Sant Silvestre les famílies s'asseien una al primer banc i l'altra a l'últim. Els més vells de cada casa s'escriassaven pel carrer i procuraven inculcar l'hostilitat als seus rebrols.

Però la vida és imprevisible i va succeir que de can Romaní va despuntar una joveneta que amb setze anys era alabada per maca i eixerida. Era l'Adelina. Petitona de talla, esvelta i pulcra, tenia els ulls foscos i inquisidors.

En Jep, el seu veí i teòricament rival per ser un Ginesta, era un minyó ben plantat. Amb els seus disset anys aparentava més edat, tant pel seu físic com pel seny de què feia gala. Era bru, de cabells esquerps, que li donaven un aire d'entremaliat. Tenia fama de bon cor i de ser molt treballador.

Un dia que l'Adelina va obrir la finestra de la seva cambra per fer la neteja veié que en Jep la mirava de casa seva estant, amb uns ulls més que oberts i boca de badoc. La noia va tancar la finestra, però no ben bé del tot. Entre els finestrons mig oberts mirava la cara de decepció del noi i li dolgué profundament. Però la situació es va repetir altres dies. A la mateixa hora –la de la becaina del calorós juliol que sofrien–, els finestrons s'obrien i es tancaven com si piquesin l'ullet. Un dia l'Adelina va deixar la finestra ben esbatanada i oferí el seu millor somriure al jove, que la mirava furtivament. Ell primer es va quedar astorat, després se li accelerà el cor i quasi es desmaià.

La mare cridà a l'Adelina.

–Què fas amb la finestra oberta en ple dia? Vols que els malànima dels veïns ens lliurin una maledicció?



Pont de Valleta. (Foto: Joan M. Pau).

Baixa, que m'ajudaràs a plegar els llençols.

També a en Jep l'escriu el seu avi:

–Ep, noiet, tanca els finestrons de la sala, no sigui el cas que ens entri un llampec de la casa embuixada d'aquí davant!

–Però padrí, si m'heu de parlar de bruixes, és veritat que n'hi viu una de jove que m'encisa. N'estic enamorat.

–Ara pla, jovenet! Pel teu bé i per l'honor de la família serà millor que te la treguis del cap. Oblida-te'n i seré una tomba. Que els teus pares no sàpiguen què trames. Hi ha moltes noies al món. Segur que trobaràs la que et convé i convé a aquesta casa; que porti pau i benestar a tots, i principalment a tu. Ets un minyó que ha de fer sospirar moltes noietes... i si són pubilles de bona casa, encara millor.

–Estimat padrí, prou que em coneixeu per saber que em casaré per amor, i prometo que portaré a casa la noia que més us respectarà i cuidarà de vós, si cal.

Un matí l'Adelina creuava la riera de Valleta pel pontet que uneix les dues bandes del barri. Carregada amb un cistell a cada braç es creuà amb en Jep i per l'estretor del pont i per l'embalum

dels cistells es trobaren molt a prop. El noi li fregà una mà i li digué:

–Hola, on vas?

L'Adelina enrogí i li respongué:

–Vaig a vila, al mercat.

–Jo també. Podem trobar-nos-hi.

–Valga'm Déu, que n'ets d'imprudent! Saps que les nostres famílies s'odien.

–Però nosaltres no, ans al contrari. T'estimo des del primer moment que et vaig veure a la finestra. No puc dormir pensant en tu, i també he perdut la gana. Fins ara!

–Vols dir que...?

Al mercat de la plaça Major varen trobar el racó i el moment per parlar una mica, amagats de la gent. La seva estima anava creixent.

Vingueren dies i nits de sospirs, mirades fugaces, somriures a distància. La riera sempre separant els dos amants.

Una nit de calor sufocant l'Adelina baixà a la riera enfront de casa seva per refrescar-se una mica. En Jep pescava barbs aprofitant l'esplèndid clar de lluna.

Quan el noi veié la seva estimada se li apropà lleuger i encoberts pel pont s'estimaren llargament. El camí enrere era impossible. La noia relatà als seus pares el seu pas vital i el noi va fer altre tant als seus. Els adults no entenien res i només cridaven. La jove parella plorava i plorava per un amor real i indestructible. L'avi d'en Jep va ser el millor mitjancer de la parella; la veu dels ancians és sàvia.

Al setembre, després de veremes, es casaren. El seguici nupcial travessà el pont de Valleta, tots plegats, com feia generacions que no passava, i riera amunt arribaren a la capella de Sant Silvestre, on tingué lloc el felix enllaç.

Els nou casats s'instal·laren a can Ginesta i gaudien d'una magnífica vista de la riera i el pont de Valleta. Més endavant, quan en Jep havia d'anomenar-lo en deia "el pont dels sospirs".

L'Adelina, però, l'amonestava avergonyida:

–En tot cas hem de dir-ne "el pont del miracle", perquè ha unit les nostres famílies.

Joan M. Pau i Negre

Aparellador

Tecnolnici: les vitamines que l'ajuden a iniciar el seu propi negoci



Formes de crèdit amb què podrà iniciar
seu els negocis locals de la seva activitat
profesional que li ofereix fins al 100% de la
garantia i que podrà pagar en un termini estès
de fins a dos anys.

Aplicar per després dels seus estudis
realitzats per Tecnolnici i altres cursos per
fermar part del Col·legi oficial d'Agenciers
i Agenciers Tècnica de Dinam.

INICIAR UN NOU PROJECTE

Després de completar els estudis
tècnics de qualitat en el
camp de Tecnolnici.

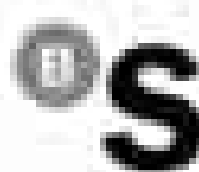
Començant amb
un projecte a partir de
2000€.



Informa't a qualsevol oficina
Tecnolniciana, trucant al
803 323 555 o a tecnocredit.com

Grup Bancari Bancolombia

TecnoCredit



exposicions

Exposició de treballs fets per interns de diversos centres penitenciaris catalans.

- PERE COLL – AQUAREL·LES
Inauguració: 16 de novembre de 2007, a les 20 h.
Durada: del 16 de novembre al 7 de desembre de 2007.

Sala d'exposicions La Punxa

- X ANIVERSARI 4 RIUS –
CARTRÓ – PEDRA

Inauguració: 18 d'octubre de 2007, a les 20 h.

Durada: del 18 d'octubre al 10 de novembre de 2007.

- EXPOSICIÓ DEL II CONCURS
DE FOTOGRAFIA

Inauguració: 21 de desembre, a les 20 h.

Durada: del 21 de desembre de 2007 al 4 de gener de 2008.

actes diversos

JUNTES DE GOVERN A COMARQUES

El dilluns 15 d'octubre va tenir lloc a la sala d'actes de la Punxa la trobada dels col·legiats del Gironès i del Pla de l'Estany amb els membres de la Junta de Govern, per comentar novetats relacionades amb la professió.



Trobada dels col·legiats i la Junta de Govern a l'oficina del CECAM de Lloret.

El dilluns següent, es va celebrar la trobada entre els col·legiats de la Selva i la Junta de Govern del Col·legi, també per tractar temes de la professió. En aquesta ocasió es van reunir a l'oficina col·legial del CECAM de Lloret de Mar.

El dijous dia 8 de novembre, a l'oficina del CECAM d'Olot, es van trobar els col·legiats de la Garrotxa i Ripollès amb els membres de la Junta de Govern per tractar temes de novetat i normativa de la professió.

El dia 26 de novembre, dilluns, es va celebrar la trobada dels col·legiats del Baix Empordà amb els membres de la Junta de Govern, al restaurant La Fàbrica del Gel, de Palamós, per tractar qüestions d'importància per a la professió.

Igualment, el dilluns dia 10 de desembre els col·legiats de la comarca de l'Alt Empordà es van reunir amb la Junta de Govern, a les instal·lacions del CECAM de Vilamalla, també per comentar temes innovadors i intercanviar opinions.

ASSEMBLEES

El dijous 20 de desembre de 2007 es va portar a terme l'Assemblea General Ordinària de Col·legiats, en la qual es van fixar les quotes i aportacions dels col·legiats per a l'any 2008, es va aprovar el pressupost ordinari també per a l'any 2008 i es va nomenar la comissió econòmica per a la liquidació de l'exercici 2007.

A continuació es va celebrar l'Assemblea General Extraordinària de Col·legiats, en què es van elegir els dos col·legiats nomenats per l'Assemblea per formar part del Consell d'Administració del CECAM.

VETLLADA NADALENCA

El dia 21 de desembre, a les vuit del vespre, es va celebrar a la sala d'actes de la Punxa la jornada nadalenca, en el transcurs de la qual es va fer entrega d'un obsequi a tots els nens i nenes que havien participat en el concurs de la felicitació de Nadal, i també es van lliurar els premis als guanyadors del Concurs de Fotografia organitzat pel Col·legi. Es va gaudir, en família, de l'actuació musical del conjunt de guitarres Acords Joves de Girona, formada per 16 nens i nenes.

Per finalitzar es va inaugurar l'exposició de totes les fotografies presentades al concurs i del pessebre fet per l'olotí Nicolau Gironès.

XVI JORNADA JURÍDICA

Com en anys anteriors, va tenir lloc a la seu de la Punxa la celebració de la Jornada Jurídica; en aquesta ocasió es va celebrar el 15 de novembre de 2007. Hi intervingueren el president de l'Audiència Provincial de Girona, Fernando Lacaba Sánchez, el president de la Secció 2a de l'Audiència Provincial de Girona, José Isidro Rey Huidobro, i el magistrat de la secció 2a de l'Audiència Provincial de Girona, Joaquim Miquel Fernández Font.

Va fer la presentació de la Jornada Ernest Oliveras, president



Un moment de l'actuació del conjunt Acords Joves de Girona.



Un moment de la XVI Jornada Jurídica.

III

del Col·legi d'Aparelladors i Arquitectes Tècnics de Girona, i va actuar de moderador l'advocat assessor del Col·legi, Josep M. Pou Soler.

El programa va ser el següent:

19.00 h Il·lm. Sr. **Joaquim Miquel Fernández Font**

Anàlisi de la Llei 2/2007, de societats professionals. Responsabilitat dels socis professionals. Responsabilitat de la societat davant de tercers.

19.30 h Il·lm. Sr. **José Isidro Rey Huidobro**

Repercussions de la Llei 8/2007, del sòl, a Catalunya. Aspectes a destacar. Possible

incompatibilitat amb la legislació catalana.

20.00 h Il·lm. Sr. **Fernando Lacaba Sánchez**

Comentaris a la Llei 32/2006, de subcontractació en el sector de la construcció i RD 1109/07. Comentaris a les noves disposicions sobre el Llibre d'incidències en matèria de seguretat a les obres.

BARCELONA MEETING POINT

Emmarcat dins del Saló Barcelona Meeting Point, la Secretaria d'Habitatge de la Generalitat va donar a conèixer els resultats del baròmetre del clima de confiança del sector de l'habitatge a

Catalunya. Pel que fa la cartera de comandes, els aparelladors i arquitectes tècnics van resultar el col·lectiu més satisfet, amb una puntuació de 6,4 (sobre 10), així com els constructors i els comerços, amb un 6,2 i 6,1, respectivament. El nostre president, Ernest Oliveras, va participar en qualitat de president del Consell Català a la taula rodona on es va debatre sobre aquest tema.



Saló Barcelona Meeting Point.

L'estudi, elaborat per l'Institut Cerdà, va enquestar diferents agents del nostre sector.

PACTE NACIONAL PER A L'HABITATGE

El passat dia 8 d'octubre el president del Col·legi, Ernest Oliveras, va signar el Pacte Nacional per a l'Habitatge, en qualitat del president del Consell de Col·legis d'Aparelladors i Arquitectes Tècnics de Catalunya, juntament amb una trentena d'agents relacionats amb l'habitatge i el Govern català. Aquest Pacte ha de ser l'instrument que ha de permetre donar solució als problemes

més immediats que presenta en aquests moments l'habitatge a Catalunya.

L'acord permetrà la mobilització de sòl per construir 250.000 habitatges de protecció oficial, l'inici d'obres o construcció de 160.000 habitatges més de protecció oficial, especialment per a joves que s'han d'emancipar, i mobilitzar i posar en el mercat 62.000 habitatges del parc desocupat.

Pel que fa a la millora del parc existent, el Pacte es compromet a rehabilitar i millorar 300.000 habitatges i concedir ajuts per a la instal·lació de 10.000 asensors i itineraris practica-

bles, a millorar la sostenibilitat i impulsar la innovació en la construcció.

En el vessant més social, el Pacte es planteja millorar l'allotjament de la gent gran i de les persones amb diversitat funcional, prevenir l'exclusió social residencial i eradicar l'assetjament immobiliari, el fenomen dels sense sostre, la sobreocupació i l'infrahabitatge.

En conjunt, es duran a terme 835.000 actuacions. D'aquestes, 393.000 es plantegen per a aquesta legislatura (2007-2010). El cost públic de totes les accions és de 8.221 milions d'euros, dels quals 2.503 milions s'invertiran en aquesta legislatura (2007-2010).



Representants de les entitats, organitzacions i grups parlamentaris, amb el president de la Generalitat al capdavant, van signar el PNH.

CURSOS TEMÀTICS

- **Control de qualitat i AparTot**

Professors: Amadeu Escriu i Giró, Joaquim Romans i Ramió

Dates: GRUP A: 26 de setembre i 2, 9 i 16 d'octubre

GRUP B: 26 de setembre i 3, 10 i 17 d'octubre

Lloc: CECAM de Celrà i CCI

Durada: 12 hores

- **Curs pràctic de seguretat en obra**

Professor: Del Centre de Formació de la Construcció

Dates: 15 i 22 de gener de 2008

Lloc: Centre de Formació de la Construcció de Palol de Revardit

Durada: 6 hores

- **CTE DB-HE estalvi d'energia**



Curs al Centre Col·legial d'Informàtica.

Professors: Manel Aguilera, David Codinach, Antonio Márquez, Albert Joan, Jordi Carbó, Laura Mújica

Dates: 29 de gener i 5, 12, 19 i 26 de febrer de 2008

Lloc: CECAM de Celrà

Durada: 15 hores

CURSOS INSTRUMENTALS

- **Presto**

Professora: Ester Gifra Bassó

Dates: 24 de setembre i 1, 8, 15 i 22 d'octubre de 2007

Lloc: CCI

Durada: 15 hores

- **Autocad per a no dibuixants**

Professor: Eudald Rico Planas

Dates: 4, 11, 18 i 25 d'octubre de 2007

Lloc: CCI

Durada: 10 hores

- **Microsoft Project**

Professor: David Collado Duran

Dates: 5, 12, 19 i 26 de novembre i 10 i 17 de desembre de 2007

Lloc: CCI

Durada: 18 hores

CERTIFICACIÓ ENERGÈTICA

Ponent: Antoni Màrquez

Data: 14 de novembre de 2007

Lloc: CECAM de Celrà

XVI JORNADA JURÍDICA

Data: 15 de novembre de 2007

Lloc: Sala d'Actes de La Punxa

LA INCIDÈNCIA DE LA LLEI DEL SÒL 8/2007 SOBRE LA LLEI AUTONÒMICA: DE- CRET LEGISLATIU 1/2005 I EL DECRET LLEI 1/2007

Data: 12 de desembre

Lloc: Sala d'Actes de La Punxa

JORNADA DE BENVINGUDA ALS NOUS COL·LEGIATS

Data: 15 de febrer de 2008

Lloc: La Punxa i CECAM de Celrà

MANEJAMENT ESTACIÓ TO- TAL TRIMBLE ZEISS 3305

Professor: Amadeu Escriu
i Giró

Lloc: CECAM de Celrà

Dataes: 25 d'octubre i 29 de
novembre de 2007 i 21 de gener
de 2008

Durada: 3 hores



Un moment de la sessió informativa de la Certificació Energetica.



 An infographic featuring a central circular chart divided into two halves, with "50%" written on the white half. To the left is a photograph of a person's face. To the right is a photograph of a building. Text elements are arranged around the chart:

- Top left: **50%**
- Top right: **50%**
- Bottom left: **50%**
- Bottom right: **50%**
- Center: **50%**

MANEJAMENT ESTACIÓ TOTAL TRIMBLE ZEISS 5605

Professor: Amadeu Escriu i Giró

Lloc: CECAM de Celrà

Dates: 11 i 15 d'octubre de 2007 i 4 de febrer de 2008

Durada: 3 hores

JORNADES TÈCNIQUES

• **Nova Instrucció del Formigó Estructural EHE**

Organitzat per la Universitat de Girona i CECAM

Ponents:

Fernando Rodríguez, Antonio Marí, Eva Oller, Jaume Castellví,

Antoni Cerra, Joaquim Romans, Antonio Aguado

Data: 21 de febrer de 2008

Lloc: Escola Politècnica Superior (UdG), Girona

Durada: 8 hores



Un moment de la Jornada Tècnica sobre la Nova Instrucció del Formigó Estructural EHE.

Animal Sciences
at Pennsylvania State
University

www.help21.com

Applus

Energy

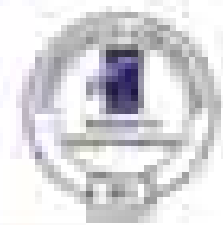
QEC

Just the facts



THE UNIVERSITY OF
PENNSYLVANIA

LEWIS
UNIVERSITY



W

CECAM

CECAM

CECAM

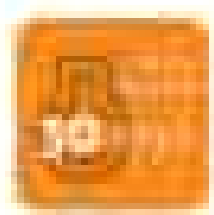
CECAM

CECAM

CECAM



30 ANYS DE QUALITAT



En 1984, Centre d'Estudis de la Construcció i Habitatge de Barcelona, S.L. comença 30 anys dedicats a la qualitat de la construcció i al millor habitatge. 30 anys de dedicació, de compromís, de fe i de confiança. 30 anys de qualitat i de responsabilitat. 30 anys de dedicació al millor habitatge de Barcelona.

CECAM

CECAM és una societat de capital privat, amb un 100% de participació de la Generalitat de Catalunya. El seu objectiu és proporcionar solucions de qualitat i innovació en el sector de la construcció i el habitatge. CECAM és una societat de capital privat, amb un 100% de participació de la Generalitat de Catalunya. El seu objectiu és proporcionar solucions de qualitat i innovació en el sector de la construcció i el habitatge.

CECAM
 C/ ...
 08000 ...

CECAM
 C/ ...
 08000 ...

CECAM
 C/ ...
 08000 ...



www.cecama.cat