

GUILLEM OLIVER I LES MILLORES URBANÍSTIQUES DE TARRAGONA DURANT LA POSTGUERRA DEL FRANCÈS (1814-1820)

Carlos Moruno

L'article analitza tot un seguit d'iniciatives i canvis urbanístics que es van dur a terme a Tarragona després de la Guerra del Francès. S'intenta argumentar com tot i estar immersa en un període de crisi econòmica i de restauració absolutista (1814-1820), es va intentar modernitzar l'urbanisme de la ciutat de la mà de personalitats com Guillem Oliver.

The article analyzes a series of initiatives and urban changes that took place in Tarragona after the Peninsular War. We try to argue that despite being framed in a period of economic crisis and absolutist restoration (1814-1820), some important personalities like Guillem Oliver tried to modernize the planning of the city.

PARAULES CLAU:

Guillem Oliver,
Postguerra del
Francès, urbanisme,
comunicacions

KEYWORDS:

Guillem Oliver, Spanish
first absolutist restoration,
urban planning,
communications



s ben coneguda la destrucció que va causar la Guerra del Francès a Tarragona, sobretot durant el setge de 1811.

Els desastres no acabaren amb la guerra i la ciutat va haver de fer front a un procés de reconstrucció que s'allargaria durant dècades. Tot i això, les obres no es limitaren a la reconstrucció de la ciutat, sinó que durant la Postguerra del Francès es donaren tot un seguit d'iniciatives destinades a millorar l'urbanisme de Tarragona. Un exemple va ser l'establiment d'un enllumenat públic. S'ha de dir que aquest procés s'inicià abans de la Guerra del Francès, però com ens indica Salvat i Bové:

Basta recordar que ya en 1808 había poco alumbrado en la ciudad, pues en noviembre de aquel año consta que el alumbrado era de poca utilidad y que la mayor parte de la ciudad carecía de él.¹

A finals de 1816 l'Ajuntament va enviar al síndic personer a Barcelona perquè aquest portés una mostra dels fanals que s'utilitzaven a la ciutat comtal, que finalment serien els que es farien servir com a model per fabricar els de Tarragona. Una de les primeres zones que es va il·luminar va ser la catedral, ja que les autoritats religioses van assumir part dels costos.² També es va promoure l'enllumenat de la zona del Port, on s'instal·laren fanals en diferents tandes, destacant la de principis de 1817, quan se n'habilitaren catorze.³ El consistori també va debatre «*si será conveniente continuar por administración el alumbrado como hasta ahora o bien por arriendo*». Sembla ser que el regidor Joan Canals s'encarregà de la gestió de l'enllumenat fins l'any 1818,⁴ quan es decidí arrendar-lo⁵ i es va publicar un edicte amb les condicions que havien de complir aquells qui volguessin fer-se càrrec de l'enllumenat. Les directrius eren molt

1. SALVAT I BOVÉ, J.: *Tarragona en la Guerra y en la Postguerra de la Independencia*. 1965. Tarragona: Real Sociedad Arqueológica Tarraconense, p. 363-364.

2. Arxiu Històric de la Ciutat de Tarragona [AHCT]. Actes Municipals [AM], 1816, actes, f. 136v.

3. AHCT. AM, 1817, actes, f. 5v.

4. Íbid, actes, f. 7v.

5. Íbid, actes, f. 122v.

precises; s'assenyalava quantes hores havien d'estar encesos els fanals depenent dels mesos de l'any, a més a més es xifrava en prop de dos-cents els fanals que hi havia repartits per tota la ciutat.⁶ Sembla que un dels motius pels quals es decidí arrendar-los va ser per la falta de diners. Així ho demostra el fet que els treballadors encarregats del seu manteniment reclamessin sous a l'Ajuntament o que no s'encenguessin els fanals quan hi havia lluna plena, fet que va motivar la denúncia del governador per la inseguretat que originava. Aquests arrendaments tenien un caràcter anual i en el cas del de l'any 1819 es va haver de tornar a repetir la subhasta, perquè l'Ajuntament considerava que totes les ofertes que s'havien presentat eren massa altes.⁷

A l'hora de procedir a la reconstrucció de la ciutat, el mestre d'obres de la ciutat presentava un model, normalment per carrer, amb les directrius que havien de seguir els particulars a l'hora de reconstruir les seves propietats. En alguns casos aquestes directrius tenien com a finalitat retornar els carrers a l'estat original anterior a la guerra, però van existir un seguit de casos particulars on es van produir reformes importants que canviaren la fisonomia de carrers i places. Aquest va ser el cas de la plaça del Rei, que s'alineà donant-li la forma quadrangular que té avui dia. Un altre aspecte que acredita les remodelacions d'alguns carrers són les contínues expropiacions registrades a les actes municipals. Un exemple és el de la vídua Josepa Salvany, que sol·licitava *«que se le entregue el valor de la porción de terreno que se le toma de su casa de la calle de la Mercería para quedar esta rectificada»*.⁸ Un any després encara tenim notícies referents a aquesta rectificació, on a més a més es defineix la secció del carrer Merceria que es volia modificar: *«Respecto a que va a rectificarse la parte de la calle de la Mercería que dirige desde la Plaza de San Pedro [actual plaça de les Peixateries Velles] a la casa de Ferrater, y que José Antonio Bertrán ha ofrecido que la semana próxima empezará a alinear su patio con la casa de Salvany»*.⁹ El carrer Merceria no va ser un cas aïllat; l'Ajuntament també va elaborar *«el Plan del proyecto de la calle que sube al lado del Castillo del Patriarca con la relación del valor de los suelos que han de tomarse»*.¹⁰

Aquestes expropiacions van ser una font de conflicte entre l'Ajuntament i els particulars, ja que el consistori sovint fraccionava i es retardava en els pagaments, fet indicatiu de la seva falta de cabals. Acabem de veure l'exemple de Josepa Salvany, però a les actes municipals també hi ha registrades les queixes

6. Íbid, correspondència, núm. 359.

7. Íbid, actes, f. 133.

8. AHCT. AM, 1817, actes, f. 78v.

9. AHCT. AM, 1818, actes, f. 83v.

10. AHCT. AM, 1817, actes, f. 121.

d'altres particulars, com Ignasi Morera,¹¹ o Vicens Busquets, que «*pide el abono de los palmos de su casa que se le tomaron para ensanchar la calle de la Mercería*».¹²

Sens dubte una de les accions més remarcables de l'Ajuntament de Tarragona durant el període 1814-1820 va ser la iniciativa d'unir la Part Alta i el barri del Port. A principis de març de 1816 l'Ajuntament rebé aquesta notificació:

*Se ha leído un oficio del señor Gobernador interino en que traslada otra del señor Capitán General comprehensivo de la Real Orden por la cual S. M. se ha servido aprobar la idea de avanzar el recinto de esta ciudad hasta el Puerto.*¹³



Vista de la ciutat de Tarragona datada l'any 1781. S'hi poden observar els edificis més representatius de la Part Alta, així com la Muralleta, la porta de sant Joan i el barri marítim. Font: ESPINAL, B.: *Atlante Español*. 1781: Albert Martín, vol. 3.

El dia 25 de maig l'Ajuntament va sol·licitar una reunió amb el director d'enginyers, el tinent general Felip de Pau, «*para hablarle sobre asuntos de la fortificación y de la abertura de la muralla de San Juan*». Sorprenentment en aquesta reunió es decidí no unir la Part Alta amb la zona del Port, ja que «*pasará mucho tiempo antes de verificarse la unión de las dos poblaciones de esta*

11. AHCT. AM, 1818, correspondència, núm. 268.

12. AHCT. AM, 1819, actes, f. 56.

13. AHCT. AM, 1816, actes, f. 30.

*ciudad y su marina».*¹⁴ No sabem els motius d'aquest canvi tan sobtat d'opinió. Com a hipòtesi podem plantejar que per dur a terme aquestes obres feia falta una important suma de diners, uns diners que la ciutat no tenia i que de ben segur la monarquia no hagués aportat. És possible que la reunió amb el director d'enginyers hagués fet obrir els ulls a l'Ajuntament de la impossibilitat de costejar les obres. Uns dels que es mostraren contraris a aquesta decisió va ser el síndic personer Guillem Oliver:

*Persuadido el rey nuestro señor de la estrechez del recinto de la Plaza de Tarragona, aprobó la idea de avanzarlo hasta el puerto. [...] La experiencia y los facultativos aseguran que la defensa de la ciudad depende de la del puerto, y que por consiguiente debe llevarse toda la atención a defender el puerto, siendo inútil para este objeto la Muralleta, que en concepto general sirve solo para obstáculo al fomento de la población.*¹⁵

La unió definitiva entre la Part Alta i el barri del Port no es va donar fins a mitjans de segle.¹⁶ Tot i això és de destacar que l'Ajuntament ho proposés trenta-cinc anys abans. Existeixen més exemples de les idees i iniciatives per modernitzar l'urbanisme de la ciutat i que comptaren amb el suport de l'Ajuntament. El mateix Guillem Oliver va proposar tapiar la porta de Sant Joan i obrir-ne una justament on començava el camí del Port.¹⁷ A més a més de significar una millor comunicació entre les dues poblacions, Oliver també es justificava argumentant que quan hi havia pluges abundants l'aigua baixava com un torrent per la porta de Sant Joan originant grans destrosses al barri del Port.¹⁸ Aquesta iniciativa va rebre el suport de l'Ajuntament, que escriví al capità general explicant-li els beneficis de l'obra. Resulta molt interessant la defensa que en va fer el consistori, citant exemples d'altres ciutats del litoral espanyol, com Barcelona o Cadis, que tenien «*la puerta de la mar lo más cercana o directa al puerto*».¹⁹ Finalment el 9 de juliol de 1819 va arribar l'edicte del capità general:

Habiendo oído al Ingeniero Director Subinspector de esta Provincia acerca de la proposición del síndico personero no halla inconveniente en que entre los baluartes de San Juan y San Pablo se abra la Puerta que se expone es necesaria para el mas fácil

14. Íbid, actes, ff. 74v-75v.

15. AHCT. AM, 1819, correspondència, núm. 187.

16. Concretament es produí l'1 d'agost de 1854, un mes després de l'inici del Bienni Progressista. ORTUETA, H.: *Tarragona. El camí cap a la modernitat. Urbanisme i arquitectura*. 2006. Barcelona: Lunwerg, p. 123.

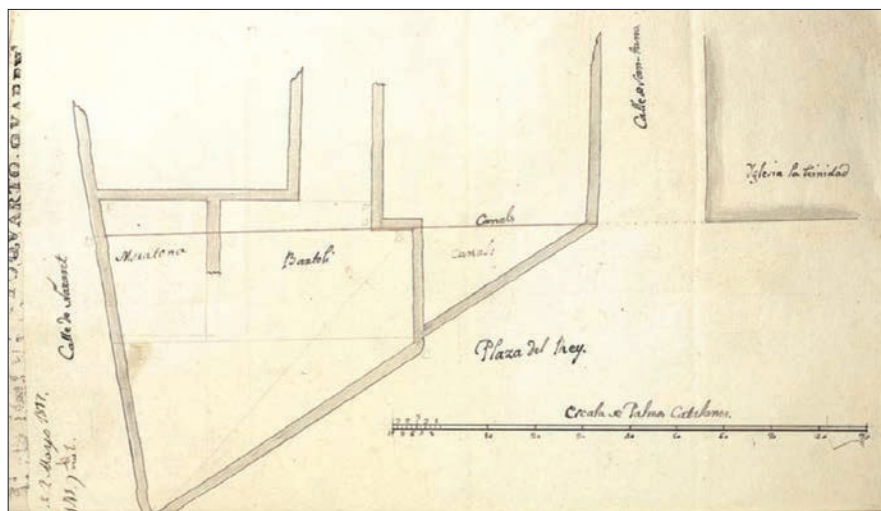
17. AHCT. AM, 1819, actes, f. 80v.

18. Íbid, correspondència, núm. 187.

19. Íbid, correspondència, núm. 192.

y directo tráfico de su Puerto con la Población, ni tampoco en que se cierre según propone la puerta que ahí existe llamada de San Juan.²⁰

Sembla que tot i l'embranchida inicial, l'Ajuntament, segurament per motius econòmics, no acabà d'iniciar l'obra. El 3 de setembre Guillem Oliver va remetre un escrit a l'Ajuntament pressionant perquè comencessin les obres, fins al punt de suggerir una campanya per recollir donatius apel·lant al patriotisme.²¹ Les pressions de Guillem Oliver continuaren durant l'any 1820, amb constants proclames sobre la importància que tenia per a la ciutat obrir aquesta porta.²² L'Ajuntament també va costejar amb els Comptes de Propis la reconstrucció dels punts d'accés a la ciutat²³ i va promoure l'obertura d'una carretera des de la Porta de Santa Clara «*pasando por el filador de los Sogueros y siguiendo línea recta hasta el punto llamado la Cuixa*».²⁴



Plànol on es mostren part de les rectificacions que s'efectuaren a la plaça del Rei.

Font: AHCT, 1817, correspondència, núm. 140.

Tot i que pot semblar un fet local, durant aquest període trobem un important augment en l'articulació de xarxes de comunicació a Catalunya. Com bé ens explica Josep Fontana la independència de gran part de les colònies ameri-

20. Íbid, actes, f. 87.

21. Íbid, correspondència, núm. 261.

22. SALVAT I BOVÉ (1965), p. 366.

23. AHCT. AM, 1818, actes, f. 124v.

24. Íbid, actes, f. 94v.

canes a principis del segle XIX va propiciar la pèrdua del principal mercat de la burgesia espanyola. Això es traduí en una major conscienciació per part de la burgesia de la necessitat d'articular un mercat interior fort.²⁵ Seguint aquest model, no és d'estranyar l'aparició i millora de carreteres que tenien la finalitat d'articular els nuclis industrials del país. Un exemple el tenim a les Terres de l'Ebre, on acabada la Guerra del Francès van començar a aixecar-se veus que demanaven la millora de les comunicacions entre l'Ebre i el Camp de Tarragona. No hem d'oblidar que aquest fou un període de pugna constant entre Tarragona i Reus per fer-se amb la preeminència comercial del territori on, sens dubte, les bones comunicacions van ser un factor clau.²⁶

Una altra de les carreteres que es van projectar durant aquest període va ser la carretera de Lleida. Com bé ens explica Salvador Rovira, la finalitat era facilitar la comunicació i transport entre les Garrigues, el Baix Urgell, el Segrià i la Conca de Barberà amb l'Alt Camp i el Tarragonès i donar sortida a la multitud de productes d'aquestes comarques pel Port de Tarragona. La construcció de la carretera va quedar aprovada per reial ordre el febrer de 1806, però les obres s'aturaren durant la guerra. Finalment l'any 1817 es va constituir la Junta d'Obres i al desembre es va reprendre la construcció de la carretera al Coll de Lilla. El Reial i Suprem Consell va determinar la nul·litat de tot un seguit d'impostos per finançar les obres, com una anualitat del cadastre. Tarragona va ser el tercer municipi que més diners aportà, per darrere de Lleida i Valls, amb un total de 37.251 lliures. També hi van haver diverses donacions a títol personal, sobretot de professionals, il·lustrats (com Antoni Martí i Franquès), comerciants i altres persones interessades en la carretera, com l'arquebisbe. Tot i això, hi va haver grans dificultats per cobrar als pobles, ja que «*les exigències de diners per a finançar-la els arribaren just quan prou feina tenien per refer-se dels estralls causats per la guerra contra els napoleònides*».²⁷

Més enllà de les noves xarxes de comunicacions, l'any 1816 Agustí Canelles va proposar a les autoritats militars la creació d'una carta cartogràfica de Catalunya, que incloïa un ambiciós programa de reconeixement del territori. L'autor va destacar les possibles aplicacions econòmiques del projecte, com una major capacitat per projectar canals artificials dedicats a l'agricultura.²⁸

25. Aquest és un dels arguments clau que permet a l'investigador Josep Fontana justificar el trencament entre la burgesia i l'Antic Règim a principis del segle XIX. FONTANA, J.: *La Quiebra de la monarquía absoluta 1814-1820*. 2002. Barcelona: Crítica, reedició, p. 176-181.

26. VINAIXA, J.: *La Postguerra del Francès i la revolta reialista de 1822 a l'Ebre*. 1998. Barcelona: Columna, p. 37-40.

27. ROVIRA, S.: «Els orígens de la carretera Tarragona-Lleida: 1804-1820», *Revista Tècnica de la Propietat Urbana*, (34), 1985: 103-116.

28. HERNANDO, A.: «Reducir la complejidad territorial a la claridad del mapa: Agustí Canelles y su propuesta de reconocimiento de Cataluña (1816)», *Treballs de la Societat Catalana de Geogra-*

No era d'estranyar que Tarragona intentés millorar les comunicacions per reactivar la seva economia després de la guerra. Tenim altres indicis que ens confirmen aquesta hipòtesi, com la reacció de l'Ajuntament quan es va decidir modificar l'itinerari de la carretera que unia Barcelona i València. El consistori va presentar una queixa al capità general pel fet que la nova planificació comportés el pas pel mig de la ciutat i no per la zona del Port, amb els greuges que aquesta decisió podia causar al comerç.²⁹

En conclusió, després de la Guerra del Francès es feren canvis importants en la fisonomia de carrers i places de Tarragona, a més a més la ciutat va fer l'esforç de continuar amb la implantació de l'enllumenat públic iniciat abans de la guerra. L'estudi de l'urbanisme del període 1814-1820 també permet comprendre com moltes de les iniciatives urbanístiques que es van plantejar a Tarragona durant el Trienni Liberal (1820-1823) ja tenien el seu antecedent en aquest període. Podríem pensar que Guillem Oliver va presentar les seves propostes a l'Ajuntament constitucional del trienni perquè no es van atendre durant el període absolutista.³⁰ En aquest article hem pogut veure com l'Ajuntament sí que va atendre aquestes iniciatives i hi va donar suport, però la falta de diners va ser la causa principal que moltes d'aquestes mesures no es posessin en pràctica. Es van promocionar amb cert èxit algunes infraestructures, com la carretera de Lleida, fet que va significar un notable impuls per al Port de Tarragona. Totes aquestes iniciatives van ser, sens dubte, elements clau per entendre que Tarragona fos designada capital de província el 22 d'octubre de 1821 per davant de Tortosa i Reus.³¹



CARLOS MORUNO

fia, (65), 2008: 417-428.

29. AHCT. AM, 1816, actes, f. 83.

30. Durant el Trienni Liberal Guillem Oliver va tornar a presentar moltes de les propostes plantejades a finals de la dècada de 1810. Veure: FERRER I BOSCH. A.: «El programa urbanístic de Guillem Oliver, síndic personer de la ciutat de Tarragona, l'any 1819; diputat a Corts per Catalunya l'any 1820 i regidor de Tarragona el 1822-1823», *Revista Técnica de la Propietat Urbana*, (27), 1977: 115-122.

31. Per conèixer més sobre la designació de Tarragona com a capital de província es recomana: ADSERÀ MARTORELL, J.: *Tarragona capital de provincia. Estudio histórico documental sobre la división del territorio*. 1986. Tarragona: Gabriel Gibert.