

EL PATRIMONI URBÀ DE CATALUNYA

DISCURS LLEGIT EL DIA 5 DE JUNY DEL 2008
EN L'ACTE DE RECEPCIÓ PÚBLICA
DEL .

DR. CARLES CARRERAS I VERDAGUER

a la

REIAL ACADÈMIA DE BONES LLETRES
DE BARCELONA

i contestació de l'Acadèmic Numerari

JOAN VILÀ I VALENTÍ



Reial Acadèmia de Bones Lletres de Barcelona
Barcelona 2008

Reial Acadèmia Bones Lletres



1004369186

EL PATRIMONI URBÀ DE CATALUNYA

DISCURS LLEGIT EL DIA 5 DE JUNY DEL 2008
EN L'ACTE DE RECEPCIÓ PÚBLICA
DEL

DR. CARLES CARRERAS I VERDAGUER

a la

REIAL ACADÈMIA DE BONES LLETRES
DE BARCELONA

i contestació de l'Acadèmic Numerari

JOAN VILÀ I VALENTÍ



Reial Acadèmia de Bones Lletres de Barcelona
Barcelona 2008

640735710

© Carles Carreras i Verdaguer, 2008

Fotocomposició Marquès, S.L.

Imprès a Romanyà Valls, Capellades (Barcelona)

Dipòsit Legal: B-26.301-2008

SUMARI

Discurs de recepció	7
1.- Introducció	9
2.- La formació del patrimoni urbà català	13
2.1.- Uns antecedents	13
2.2.- L'esplendor medieval	15
2.3.- La ciutat industrial	16
2.4.- La ciutat contemporània	20
3.- Les formes i els processos del creixement urbà en la formació del patrimoni català	25
3.1.- La renovació urbana	27
3.2.- L'expansió urbana	29
3.3.- Els processos causants del creixement urbà i les seves conseqüències	30
3.4.- Les formes urbanes predominants en la configuració d'una ciutat catalana	36
4.- Cap a unes conclusions: una ciutat catalana i un patrimoni vius	43
Bibliografia	47
Discurs de Contestació de Joan Vilà i Valentí	51

DISCURS DE RECEPCIÓ

Excel·lentíssim Senyor President,
Il·lustríssims Senyors Acadèmics
Senyores i Senyors

Com és tradició, de bona llei i de més bona educació és obligat iniciar aquest discurs d'entrada a la **Reial Acadèmia de Bones Lletres de Barcelona** amb una recordança al passat, en homenatge i agraïment a algunes de les persones que m'han precedit, que m'han ajudat i format, i que de maneres diverses m'han fet arribar fins aquí.

Una primera recordança al senyor Lluís Monreal y Tejada, a qui no vaig tenir el gust de conèixer personalment, i el lloc del qual m'ha estat destinat d'ocupar en aquesta acadèmia, expressat en la medalla número XV, que abans obtingueren els senyors Francesc Maspons i Labrós, Isidre Bonsoms i Sicart, Joan Givanel i Mas i Joan Sedó Peris-Mencheta.

Lluís Monreal va néixer a Saragossa l'any 1912, el mateix any justament que el meu pare, a la generació del qual sens dubte pertanyia. Tot i que es va llicenciar en Història primer, i en Dret després a la universitat de Saragossa, de fet ha estat conegut com a crític d'art i de música a diversos diaris i revistes, i com a antiquari de gust exquisit. Després de la Guerra d'Espanya va ser nomenat comissari del patrimoni artístic espanyol per a Catalunya, València i Balears; gràcies al càrrec va poder conduir les negociacions amb el govern francès de Pétain, durant l'ocupació alemanya, per a la repatriació de diverses peces importants, entre les quals destaquen la famosa Dama d'Elx o la Immaculada de Murillo. Les experiències del seu càrrec i de la guerra, des del seu punt de vista personal, les recollí en un llibre que publicà el 1999, titulat *Arte y guerra civil*. De manera complementària va exercir també de professor d'Història de l'Art a la nostra Universitat de Barcelona, a l'Escola de Belles Arts Sant Jordi i a l'antiga escola de Bibliotecàries, avui Facultat de Biblioteconomia i documentació de la

UB, i a l'Institut del Teatre. Era cunyat de l'escriptor Ignasi Agustí, fundador de la revista i de l'editorial Destino, cosa que l'ajudà sens dubte a introduir-se en el món del periodisme, amb un reguitzell d'articles a diaris i revistes. Va publicar moltes obres de la seva especialitat, de les quals voldria destacar aquí especialment els tres volums que sortiren entre 1955 i 1965 en col·laboració amb un altre gran acadèmic, el doctor Martí de Riquer, sobre els castells catalans, una obra de la qual es feren diverses edicions i en diverses llengües (Monreal, 1950).

En el seu article necrològic, publicat a *El País* el dia 2 de novembre de 2005, el bon amic i historiador de l'art Francesc Fontbona deia de Luis Monreal: *Se dedicó intensamente al lado práctico del conocimiento del arte, y su doble condición de licenciado en Historia i en Derecho hacía de él un gran profesional en los aspectos jurídicos del mundo artístico, como lo era también en el asesoramiento de coleccionistas o inversores. Siempre vio claro que el historiador del arte había de contar con la complicidad del anticuario, pues sólo por las manos de éste pasan muchos de los objetos esenciales sobre los que trabajar. Tenía además un don especial para la divulgación cultural, y sus más de dos mil conferencias acercaron a públicos muy diversos al mundo del arte.*

Ingressà a la Reial Acadèmia de Bones Lletres de Barcelona el 1971 amb el discurs sobre *La Ingeniería Militar en las Crónicas Catalanas*, i hi participà en diverses activitats fins l'1 de novembre del 2005, en què va morir a Barcelona. El tema que he triat resulta així un petit homenatge a la tasca del senyor Monreal, que va iniciar, com s'ha vist, els problemes sobre la conservació del patrimoni, una part del qual avui pretenc d'analitzar a la llum, però, del meu enfocament de geògraf especialitzat en la Geografia urbana.¹

Una segona recordança, més pròxima i entranyable, al doctor Joan Vilà i Valentí, que fou el meu primer mestre en Geografia i que m'ha conduït fins aquest lloc i fins aquest dia. No es tracta de glossar aquí l'obra de Vilà, cosa que ja he pogut fer en d'altres ocasions (Carreras, 1999), sinó de donar-li les gràcies pel magnífic regal que em fa en oferir-me la possibilitat d'esdevenir acadèmic, i fer-m'hi d'introduïdor i de padrí. Moltes gràcies, doctor Vilà, i espero que sigui benivolent en l'anàlisi de les paraules i de les idees que seguidament presentaré.

1. Aquest assaig va iniciar-se a partir de la recerca conjunta de l'autor amb el seu col·lega Lluís Frago i Clois, la qual culminà en la publicació d'un llibre (Carreras i Frago, 2005).

1. INTRODUCCIÓ

No es pot negar que, avui en dia, el patrimoni està de moda, se'n parla molt i des de punts de vista ben diversos. Vivim en una societat dominada pels canvis i per dinàmiques ràpides, contradictòries i divergents, i, potser per aquesta raó, tot allò que evoca una mica d'estabilitat crida l'atenció i és cercat i estudiat.² Les ciutats especialment, i de forma general, han experimentat a tot el món els darrers cinquanta anys un enorme creixement que ha asfaltat i encimentat una gran part del territori, de les terres baixes i les litorals, de la mitja muntanya i de muntanyes ben altes fins i tot, mentre els perfils urbans no han fet sinó créixer en altura amb la difusió dels gratacels³ de tota forma i mida. Les noves tècniques i els nous materials de construcció, els canvis de gust i de valors, les exigències del confort i de la higiene i seguretat modernes, la difusió global del consum, la força imponent del mercat immobiliari són causes diferents i interrelacionades entre elles que han empès aquesta urbanització del territori sense comparació històrica. Aquests processos d'urbanització, potser paradoxalment, han suposat moltes vegades la destrucció de bona part de la trama i de les edificacions tradicionals de moltes ciutats ja consolidades, a més dels àmbits rurals i forestals dels seus voltants. Aquest fet s'ha donat tant sota les directrius del planejament urbà, com sense elles (Campos Venuti, 1988). El vertigen de la destrucció ha motivat, en gran part, l'interès per la conservació del que és considerat patrimonial. Així, va començar a França ran de la revolució del 1789, quan la modernitat acabava amb el contingut i les formes de la societat feudal (Choay, 1992). Pròsper de Merimée va ser el primer conservador de monuments, i el catàleg digital de patrimoni francès encara avui duu el seu nom.

2. Ja el 1982, Marshall Berman titulà el seu assaig sobre la postmodernitat amb una significativa frase del Manifest comunista de Marx i Engels que indica el temps que fa que preocupen els processos de canvi: Tot allò que és sòlid es desfà en l'aire (Berman, 1982).
3. És interessant de recordar que Jean Gottman publicà un dels primers i escassos assaigs geogràfics sobre aquests edificis (Gottmann, 1969). Igualment voldria esmentar aquí la bona amiga professora Maria Adélia A. de Souza que ha liderat al Brasil una línia d'estudis sobre la verticalització de les ciutats (Souza, 1994).

Per començar, val la pena doncs aturar-se una mica sobre el sentit mateix de les paraules. A Catalunya estant, sempre m'ha semblat interessant reflexionar sobre la parella de mots patrimoni i matrimoni, sobre el seu origen etimològic i sobre l'evolució del seu significat. La tradició catalana les aplegava d'alguna forma en la primera reunió del pretendent amb la família de la núvia, quan el seu pare li demanava: i vostè, amb què compta, jove? És dir amb quin patrimoni pretén arribar al matrimoni amb la meua filla? Sobre quina base material pensa assentar la nova família que vol crear? Ambdues paraules responen així a una divisió sexual del treball molt clara per a denominar dos elements clau de la societat tradicional: la dona, com a mare, seria la base essencial de la família, com a institució social; mentre que l'home, com a pare, seria el responsable de la base econòmica material que fa possible tota vida familiar. Els canvis socials contemporanis lògicament han canviat, si no buidat de sentit aquests conceptes, amb la diversitat de tipologies familiars que existeix avui i amb l'equiparació de papers econòmics i socials que s'ha produït entre homes i dones, independentment del reconeixement legal que a cada país hagin assolit. Però les paraules continuen carregades de sentits antics i nous, obertes sempre a la polèmica.⁴ Així, en les llengües romàniques seguim emprant la paraula patrimoni, mentre en anglès han preferit *heritage*, potser més lligada a l'herència per a les generacions futures que a la propietat dels vius presents.

D'aquest origen clarament material, quasi equiparable al de capital immobiliari, del concepte de patrimoni urbà, s'ha anat evolucionant cap a una ampliació constant del seu contingut, arribant a abastar cada dia més elements, fins i tot aspectes del tot immaterials. La mateixa UNESCO creà el 1997 una distinció per a Obres Mestres del Patrimoni Oral i Immaterial de la Humanitat.

Inicialment, les ruïnes romanes foren les que assoliren el prestigi més gran, en ser considerades d'alguna manera fundacionals de la cultura occidental, mentre que l'art gòtic imposava les seves formes elegants en els paisatges urbans francesos (Choay, 1992). S'hagué d'esperar un cert temps que l'art romànic, més propi del migjorn europeu, fos identificat i individualitzat i, per tant, considerat també patrimonial. A tota hora, alguns monuments, d'altra banda, com el Taj Mahal

4. L'ús de la paraula (i del concepte) matrimoni per a la unió entre persones del mateix sexe a la legislació espanyola actual ha originat polèmiques i discussions de tota mena.

o les piràmides d'Egipte⁵ foren incorporats automàticament per la seva tradició de meravelles del Món. Fou Philon de Bizanci qui cap al 200 abans de Crist confegí la famosa llista de les set meravelles del Món, de les quals només les piràmides resten dempeus. En el mateix sentit, però, cal no oblidar el paper que tingueren les expedicions napoleòniques a Egipte en la valoració —i també en l'expropiació— de bona part d'aquest patrimoni. Fins i tot Marx i Engels donen testimoni d'aquesta consideració en la primera part del seu Manifest del Partit Comunista, ja el 1848:

*«Ha estat ella [la burgesia] la primera que ha demostrat que pot provocar l'activitat de l'home. Ha fet meravelles del tot diferents de les piràmides d'Egipte, dels aqüeductes romans i de les catedrals gòtiques, ha emprès campanyes completament distintes de les migracions de pobles i de les creuades.»*⁶

Posteriorment, fins i tot l'arquitectura i l'utilatge industrial que creà aquesta mateixa burgesia han estat incorporats al concepte de patrimoni, fet que probablement hauria complagut els autors del Manifest. Més tard encara s'ha elaborat el concepte de patrimoni immaterial, el qual permet incloure fets diversos, com un paisatge, l'atmosfera d'un conjunt, un topònim, un ambient o l'entorn d'un personatge, un relat, una festa o una cerimònia o altres fets que solen tenir en l'espai urbà el seu arrelament o el seu escenari. També la raresa i l'amenaça de destrucció poden elevar a patrimoni elements poc importants des del punt de vista artístic o arquitectònic en els diversos entorns locals.

A partir d'aquests plantejaments generals, en aquest assaig es presenta una primera introducció a la formació històrica del patrimoni urbà català, en tots els seus sentits, per tal d'entendre la lògica de la construcció del patrimoni actual, que, moltes vegades, és anterior i tot a la formació nacional de Catalunya que data del segle X. En primer lloc es fa una mirada històrica a l'evolució urbana en general, destacant-ne les seves fites. En segon lloc, s'analitza el patrimoni urbà català en el seu conjunt, per tal d'aïllar-ne uns elements principals. Final-

5. La importància de les piràmides s'ha demostrat també en el famós i criticat concurs cibernètic que s'ha fet el primer semestre del 2007 per a declarar noves meravelles del Món, en el qual foren incloses sense necessitat de votació. www.new7wonders.com

6. Marx i Engels, 1848; pàg. 20.

ment es fan unes consideracions conclusives sobre l'existència d'una ciutat catalana, a partir d'uns elements patrimonials constitutius, i se'n destaca la progressiva difusió territorial de les ciutats grans cap a les mitjanes i petites.

2. LA FORMACIÓ DEL PATRIMONI URBÀ CATALÀ

Catalunya ocupa una part, una petita part, de l'extrem nord-occidental de la gran regió mediterrània, món cultural del qual forma part indiscutible des dels inicis de la seva història, i des d'abans i tot. Com que el món mediterrani és, des dels seus inicis també, essencialment urbà, Catalunya també ho és, d'urbana; de fet, Catalunya ja va néixer urbana, perquè n'era abans de la seva pròpia formació històrica com a país i com a nació.

2.1.- Uns antecedents

El territori del que avui és Catalunya tingué ciutats o assentaments urbans almenys des d'abans del començament de l'era cristiana, tot i que, dins del conjunt de les civilitzacions mediterrànies, arribà relativament tard, ja que totes les innovacions dels primers temps vingueren de l'altre extrem de la mar, del llevant: Egipte, Assíria, Grècia, Fenícia i, fins i tot, Roma. Alguns turons litorals i pirinencs, especialment, i algunes balnes de l'interior havien fixat ja petites entitats de poblament des dels temps prehistòrics, com ho testimonien encara avui tantes restes arqueològiques. Així pot esmentar-se, per exemple, el dolmen de la Pedra Gentil, de Vallgorguina (al Vallès Oriental), situat a 328 m d'altitud a l'obaga de la Serralada Litoral, o la Cabaneta dels Moros, 1.700 m alta, al bell mig del Pirineu al terme municipal de Senterada (al Pallars Jussà). O les famoses pintures rupestres de l'abric del Cogul (a les Garrigues). I encara els poblats ibèrics d'Ullastret (al Baix Empordà), de Puig Castellar (al Barcelonès) o d'Olèrdola (a l'Alt Penedès), tots tres aturonats i encastellats a les carenes de la Serralada Litoral.

D'altra banda, les colònies dels diversos poders marítims mediterranis que se succeïren, lògicament, ocuparen posicions costaneres, que comerciaven i guerrejaven alternativament amb els pobles autòctons de l'interior. Les colònies gregues de Rhodes (Roses) i, sobretot, d'Emporion (Empúries), la qual donà nom a tot el territori de la seva àrea d'influència, foren sens dubte els més importants d'aquest tipus d'assentaments colonials.

Sobre aquest rerefons de poblament divers i dispers, la colonització romana trencà totalment el model territorial tradicional en imposar de forma majoritària la urbanització de les planes, amb els seus camins, assentaments i explotacions agràries, en tot un conjunt integrat en el sistema imperial. Els llatins foren, així, sobretot enginyers, que imposaren els seus models per la força de les armes, però que alhora estigueren disposats a absorbir culturalment tot allò en què els pobles que sotmetien havien excel·lit, tant els seus déus, com la seva filosofia o la gastronomia. Els enginyers romans bastiren així les famoses vies que convergien cap a Roma, l'urbs per excel·lència, d'on anaven i venien legions i mercaderies i la fundació de la qual marcava l'inici del seu calendari. Fou una obra pública molt important que ha tingut un gran impacte en la transformació del territori, i fins avui; aquesta obra, atès el relativament escàs desenvolupament tècnic de l'època, aprofitava lògicament els terrenys més planers dels fons de les valls i de les depressions i els colls més accessibles de les serralades. Així les *stratae Conflentana* i *Ceretana* seguiren el rosari de depressions tectòniques que solquen els Pirineus entre el Rosselló i l'Alt Urgell, i les vies *Francisca* i *Augusta* seguiren el fons de la Depressió Prelitoral, aprofitant els congostos de Montcada i de Martorell per entrar i sortir del port de Barcelona. Les *villae*, les unitats d'explotació agràries dels romans, artigaren les seves centuriacions tot al llarg d'aquestes vies per a uns legionaris que tenien ànsia d'assentar-se i d'esdevenir si no pròpiament pagesos, almenys propietaris rurals.

Les ciutats, lògicament, també seguiren i puntuaren aquestes vies romanes, tot i que probablement molts nuclis preromans aturo-nats mantingueren el seu funcionament més o menys tradicional. Així, Barcino, la primera Barcelona real, ocupà el petit turó del Tàber que dominava la plana litoral, com Blandæ (Blanes), Iluro (Mataró), Bætulo (Badalona) i, sobretot, la capital, Tarraco (Tarragona). A l'interior, vora els principals camins sorgiren tot d'altres ciutats: Ilerda (Lleida), Aeso (Isona), Ieso (Guissona), Auso (Vic), Girunda (Girona), Egara (Terrassa), Dertosa (Tortosa) i tantes d'altres que formaren la primera xarxa urbana integrada del territori que amb el temps acabaria essent català. Totes aquestes ciutats també foren traçades pels enginyers militars, amb la mateixa forma que els seus campaments, ortogonals i ajustats a normes ben estrictes.

La romanització cultural, però, fou encara més profunda que la territorial, amb la difusió dels seus costums i pautes i, sobretot, de la seva llengua. Aquest procés cultural fou continuat i aprofundit per l'església catòlica, com a continuadora històrica de l'obra imperial roma-

na, a partir especialment de la conversió de l'emperador Constatí el 313. Aquest paper fundacional de la cultura occidental i de la seva versió cristianitzada, potser, expliquen que en la formació de la idea patrimonial la valoració de les runes romanes hagi tingut sempre i encara avui conservi un paper privilegiat.

La desaparició i desarticulació política de l'imperi romà, després de grans invasions provinents del centre i del nord d'Europa, les quals destruïren i saquejaren moltes ciutats, suposà un cert inici del retorn del poblament cap a les muntanyes novament i del trànsit pels vells camins careners, més arrecerats i segurs en moments d'inseguretat general. S'arribà així als temps de la incubació de Catalunya, dins dels avatars de la perifèria sud-occidental de l'imperi carolingi, de la qual fou la coneguda Marca Hispànica. Els primers segles del segon mil·lenni foren els del predomini de les regions dels Pirineus i de l'art romànic, com a primer estil nacional català, que ha assolit un gran reconeixement patrimonial (Pladevall, 1984-1998). Algunes restes espectaculars encara donen testimoni d'aquests moments: Sant Martí del Canigó (al Conflent), Sant Pere de Rodes (a l'Alt Empordà), Ripoll (al Ripollès), la Seu d'Urgell (a l'Alt Urgell), les esglésies de Taüll (a la Ribagorça) o Roda d'Isàvena (a la Ribagorça). D'altra banda, els altiplans de la Catalunya central restaren força despoblats, mentre que la conquesta musulmana, cap al sud, deixava la seva petja en el patrimoni urbà amb la construcció de sudes islàmiques com les de Lleida o de Tortosa i moltes obres hidràuliques, com l'assut de Xerta, aigües avall de l'Ebre.

2.2.- L'esplendor medieval

Cap a mitjan segle XIII, Catalunya hauria assolit el seu màxim de poblament fins llavors, dirigida per una Barcelona que havia bastit ja el segon recinte de muralles, per incloure-hi tot el seu creixement. Foren els moments de l'esplendor de la Catalunya medieval que era essencialment urbana, amb el desplegament de l'arquitectura i de l'art gòtic, que també és un art eminentment urbà i no solament religiós, amb les famoses llotges mercantils i les drassanes navals i els palaus reials i comtals estesos una mica arreu. Amb la davallada demogràfica, econòmica, política i social del segle posterior, l'art gòtic perpetuà les seves estructures més enllà de la cronologia del propi estil, esdevenint així l'estil català medieval per excel·lència i, fins i tot durant el Renaixement (Pladevall, 2002-2008). Les dades demogràfiques més o menys fiables comencen a aparèixer a partir del tercer quart del

segle XIV, quan Barcelona era la primera ciutat catalana, havent bas-tit ja el seu tercer recinte de muralles, el qual perduraria territorial-ment intocat fins cinc-cents anys més tard. Les ciutats de Perpinyà, llavors encara de Catalunya, Tortosa, Girona i Lleida seguien per ordre d'importància, cosa que es mostra clarament encara en el seu patrimoni edificat, amb veritables centres històrics importants, en els quals destaquen alguns grans monuments gòtics.

Amb el predomini peninsular de Castella i l'expansió del comerç transatlàntic, tota la Mediterrània, en general, i Catalunya en particular entraren en crisi i en recessió. El dinamisme urbà s'estancà i la munta-nya novament recollí bona part de l'energia social i política del país, amb el predomini dels antics senyorius feudals i l'extensió del fenomen del bandolerisme. A començaments encara del segle XVII, el Quixot mostra aquesta realitat en el seu viatge cap a Barcelona, a la segona part de l'obra, cap al final. Així el Renaixement i el barroc són estils minori-taris en l'arquitectura catalana, amb algunes mostres importants del pri-mer a Tortosa, i amb retaules i altars majors del segon, una mica arreu, com el d'Arenys de Mar (al Maresme), o el de la Gleva (a Osona).

A partir de la centúria posterior, però, l'evolució del poblament i de les ciutats canvià de forma ben significativa, malgrat la derrota de les aspiracions austriacistes del 1714 i l'ensulsiada coincident de les aspiracions sobiranistes. A nivell general, s'inicià novament la recol-onització del pla i del litoral, dins d'una conjuntura de ràpid creixement demogràfic, cosa que és a la base de la urbanització contemporània quasi total. Barcelona es consolida sempre clarament com la primera ciutat catalana, amb el 10,5% de la població del conjunt,⁷ fins i tot sota el centralisme borbònic madrileny, seguida llavors de Tortosa, Reus, Mataró i Lleida, per aquest ordre jeràrquic. Un dels fenòmens més característics d'aquest doble moviment de la població cap al pla i cap al litoral fou el dels pobles dobles del Maresme que es produí en aquest moment, en desdoblar-se els nuclis de dalt, cap als barris pes-cadors de la costa. Va ser l'hora també de l'arquitectura neoclàssica que ha deixat una herència cultural molt important en aquestes ciu-tats i en les viles més grans.

2.3.- La ciutat industrial

El segle XVIII, però, fou també l'època dels inicis de la difusió de les noves activitats econòmiques, com a la resta d'Europa. D'una

7. Totes les dades de població han estat elaborades a partir dels reculls de demogra-fia històrica publicats pel geògraf Josep Iglésies.

banda, una agricultura més productiva amb la introducció progressiva dels nous aliments americans, produïts ja aquí (patates, tomàquets, blat de moro) o importats (xocolata, cafè), els quals milloraren l'alimentació i la salut dels ciutadans alhora que obligaren a canviar i, per tant, millorar, les tècniques de conreu. De l'altra, un comerç ultramarí important, i una incipient industrialització a partir sobretot de la mecanització de la producció de filats i de teixits de cotó que significaren una primera gran acumulació de capital. S'iniciava així el que s'ha conegut com la industrialització, versió tecnològica de l'etapa que coincideix, més o menys, amb la difusió de les noves idees de la Il·lustració i els seus nous valors, i amb la penetració del sistema capitalista.

A partir de la segona meitat del segle XIX, el ferrocarril va anar lligant un primer sistema modern de ciutats que constituïren l'entramat principal de l'organització comarcal contemporània: una Catalunya urbana i industrialitzada que definia un perfil diferencial respecte de la resta de l'estat espanyol, sobre un fons rural important (Vilà, 1973) puntuada de mercats comarcals que coincidien en gran part amb les ciutats més destacades. Amb aquestes noves activitats canvià també el model formal de la producció del territori i de la mateixa construcció de les ciutats. Si fins llavors els models havien estat quasi sempre mediterranis (Roma, Grècia o la Itàlia del Renaiement i el Barroc), des de llavors el model passà a ser l'anglès, de l'arquitectura del totxo vist, essencialment funcionalista. Manchester fou el model per a Sabadell o per al Poble Nou de Barcelona, mentre Barcelona es debatia entre els models de París i de la metròpoli britànica per a la seva reestructuració capitalista. Molts pobles i viles de Catalunya, molts rius catalans, es poblaren de fàbriques de dimensions i envergadures diferents, però ben visibles amb les seves xemeneies o les seves rescloses i el tràfec de treballadors i mercaderies, i ben audibles amb les seves sirenes horàries. Els amos de les fàbriques, els nous rics que formaren l'espina dorsal de la burgesia catalana, junt amb els mercaders tradicionals, construïren les seves cases com palaus moderns, primer vora les fàbriques, després en barris específics, segregats de la resta de la ciutat. Es difonia així un patrimoni industrial format de molts elements més funcionals que artístics, el qual només han adquirit el seu valor actual ran de l'inici de la seva desaparició quasi total.

La guerra del francès, la desamortització dels béns eclesiàstics i les guerres carlines havien suposat ja una primera gran destrucció de patrimoni històric urbà, especialment del de l'església. De les prime-

res, se'n pot destacar la militarització de la Seu vella de Lleida, que en restà malmesa i durant molts d'anys, sobretot pel seu ús continuat com a caserna militar. De la segona, més destructiva encara, en destaca la crema de convents a Barcelona o la destrucció dels monestirs de Ripoll, de Poblet i de Santes Creus, el juliol del 1835. Aquesta destrucció fou alguns cops constructiva en dotar les ciutats, sobretot Barcelona, de nous espais públics i nous equipaments. Les idees conservacionistes congriades ran de la Revolució francesa penetraren tan lentament com el liberalisme, en general, destacant els esforços aïllats d'alguns intel·lectuals per catalogar el patrimoni que es perdia, com en el cas del pare Enrique Flórez (1702-1773) per al de l'església, o el de Francesc-Xavier Parcerisa (1803-1876), en general (Flórez, 1747-1848; Parcerisa, 1839-61).

El parc dels habitatges urbans va haver de créixer molt en aquesta època, per bé que quasi sempre per darrere de les necessitats reals, per poder donar allotjament als treballadors d'aquestes noves indústries que formaren el proletariat català, nom que prové més de la seva quantitat, que no de la seva adscripció social i que és a la base dels moviments d'immigració, primer del camp a la ciutat i després d'altres regions d'Espanya i de l'estranger, molt més tard. Velles cases anteriors, fragmentades i amb nous pisos afegits per augmentar-ne els espais habitables i noves cases de pisos modestes es construïren a Barcelona, mentre que a les altres ciutats industrials solien ser les senzilles cases de cos, de dimensions més reduïdes, amb una eixida al darrere i que el poble denominà cases angleses, encara que no en fossin, constituint una nova forma de patrimoni generalment encara poc valorada. Els edificis de les noves esglésies, dels casinos i dels clubs, de les cooperatives, en canvi, reclamen una certa atenció exterior, i empesos pel romanticisme ambiental els arquitectes començaren a construir en estils historicistes, neoromànic, neogòtic sobretot, o neomudèjar. Aquest historicisme dugué els artistes i els arquitectes cap una certa recerca arqueològica que significà per primera vegada una valoració del patrimoni construït català, que tingué com a culminació la creació del servei arqueològic de Catalunya, a càrrec de Josep Puig i Cadafalch (1867-1956), el qual ja el 1908 inicià ben simbòlicament l'excavació de les ruïnes d'Empúries.

Des del punt de vista estrictament demogràfic, el 1860, Catalunya comptava amb divuit ciutats de més de 10.000 habitants, que, en conjunt, contenien més d'una quarta part de la població total; d'aquestes, quinze eren capitals comarcals litorals i prelitorals, amb només una prepirinenca (Olot) i quatre de la Depressió Central (Lleida,

Manresa, Vic i Igualada). Quaranta anys més tard, en el tombant del segle, el nombre de ciutats s'havia reduït a setze a causa de l'annexió de municipis a Barcelona, però en conjunt contenien ja el 43% de la població catalana. Aquestes simples xifres mostren clarament la constitució d'un país urbà en aquest període, amb una tendència cap a la concentració litoral, sobretot metropolitana a l'entorn de Barcelona.

El corrent artístic historicista tingué la seva florida amb l'eclosió de l'anomenat Modernisme⁸ amb fites com els cellers cooperatius del migjorn català, en la construcció dels quals excel·lí l'arquitecte Cèsar Martinell (1888-1973) o, sobretot, amb el conjunt de l'obra d'Antoni Gaudí (1852-1926), la qual ha aconseguit el major reconeixement internacional. Dins d'aquest corrent, els propietaris de fàbriques i d'empreses comercials es feren construir també les pròpies cases que mostren el seu poder econòmic en la riquesa decorativa de les façanes, mentre els interiors intentaven incorporar a poc a poc tots els avenços del confort contemporani, els quals arribaren, però amb un cert retard. Al carrer, de cara al públic, sobretot les farmàcies adoptaren aquest estil modernista en la decoració i, a diferència d'altre tipus d'establiments, encara el conserven més o menys fidelment (Carreras, Moreno, Ariño, 2006). El totxo vist s'imposava com a tècnica constructiva moderna, tot integrant les tradicions de la decoració ceràmica i del ferro forjat, mentre la pedra vista i l'absència de decoració esdevenien el clixé formal del patrimoni històric rural o urbà, sense els estucats ni els arrebossats que els havien protegit tradicionalment.

Tot i el precedent capdavanter de l'Eixample de Barcelona, aprovat definitivament ja el 1860, el planejament urbà només es difongué per la resta de Catalunya als inicis del segle XX. Es construeixen alguns eixamples, més petits, imposant els traçats geomètrics en les noves places i els carrers. Però, sobretot, els carrers principals esdevenen lloc de passeig i de demostració de riquesa i d'èxit social, estenent-se l'ús del mobiliari urbà, de l'arbrat i del passeig, que a moltes ciutats catalanes s'equiparà a la Rambla, com a veritable via simbòlica de l'urbanisme català.⁹

8. Anomenat a Catalunya així, ja que a la resta d'Europa assoleix denominacions diverses (*art nouveau*, *modern style*, *sezesion*, *jugendstyl*), cosa que en mostra l'eclecticisme i la manca de definició doctrinal (Valentí Fiol, 1973)

9. En el segon apartat es desenvolupa aquesta idea.

2.4.- La ciutat contemporània

El creixement urbà prosseguí durant tot el segle XX, malgrat fins i tot el parèntesi tràgic de la Guerra Civil espanyola i també després del 1970, quan el creixement demogràfic s'estancà sensiblement. En aquells moments, tot i que ja vint-i-quatre capitals comarcals superaven els 10.000 habitants (per tant disset encara no ho feien), la majoria de les ciutats d'aquesta magnitud pertanyien moltes a la regió metropolitana de Barcelona. Els anys 1950 i 1960, de gran creixement per causa de l'arribada de la immigració de la resta d'Espanya, foren de molta construcció, però, en general, deficitària i sempre novament per darrere de les necessitats reals d'habitatge de la població treballadora i amb grans dèficits d'equipaments. Les característiques més visibles del creixement urbà durant el franquisme foren el barraquisme a Barcelona i els seus voltants, sobretot vora les carreteres i rius i rieres, i uns polígons d'habitatges més o menys precaris entorn de les ciutats més importants, de vegades ben lluny de les àrees centrals. Malgrat la llarga duració del règim, la seva aportació al patrimoni urbà construït fou, en el millor dels casos, més aviat migrada. L'ànsia de modernització d'una societat que havia patit privacions de tota mena va ajudar a fer desaparèixer materials i tècniques constructives tradicionals i adaptades al medi; fou el moment de la difusió dels materials plàstics i de l'alumini, en detriment de la fusta de portes i finestres o de les teules àrabs.

Amb l'arribada del turisme internacional, a partir de la segona meitat d'aquest període, es començà a bastir una veritable ciutat lineal costanera, al llarg de tot el litoral mediterrani, majoritàriament no planificada i que seguia les noves autopistes que a poc a poc s'anaren construint. Aquesta nova ciutat estava —i està— buida més de sis mesos l'any, però connecta pràcticament les àrees metropolitanes de Barcelona i Tarragona i les sobrepassa llargament, tant cap a llevant com cap a ponent. Es tractava del turisme de masses, de sol i platja majoritàriament, que dugué tants edificis d'hotels i d'apartaments com cases unifamiliars amb jardí, i que canvià el sentit de l'estiueig tradicional, basat generalment en la relació personal o familiar dels estiuejants amb el lloc d'esbarjo. El model urbanístic i arquitectònic, però, fou en general de molt baixa qualitat, lluny dels primers models aïllats, com el Sitges de començaments de segle o S'Agaró, dels anys 1930.

L'augment de la mobilitat de la població, amb la difusió de l'automòbil privat —sobretot a partir de la posada en marxa de la SEAT a

la Zona Franca de Barcelona el 1953— i els canvis socials que l'acompanyaren transformaren, entre altres coses, el que havia estat l'ideal de la caseta i l'hortet dels anys 1930, en el mite de la segona residència que canvià definitivament la fesomia de ciutats i pobles, tant al litoral com en àrees de muntanya baixa i mitjana, primer als sistemes Litoral i Prelitoral i més tard fins i tot als Pirineus. En aquest sentit, s'ha parlat darrerament d'urbanització difusa o d'urbanització integral del territori (Nel·lo, 2001), tot cercant d'explicar aquest nou fenomen que duu aparellades migracions pendulars diàries de gran volum de persones, progressivament més bidireccionals, amb embussos i accidents de trànsit constants, els quals resulten peatges molts més cars que no els de les autopistes. Les grans obres públiques, com les autopistes que creen ponts, túnels i viaductes, com els aeroports i els ports, han representat la major contribució de l'Estat al patrimoni català construït en aquest període, al mateix temps que tot el que tenia color d'antic esdevenia atractiu per a nous tipus de turisme. Ruïnes arqueològiques de qualsevol època, palaus i castells rehabilitats i refuncionalitzats, teatres refets, esglésies, monestirs i fàbriques eren així convertits en museus o en centres esportius, socials o culturals.

Des del punt de vista del paisatge urbà ha continuat la verticalització en els edificis, mentre feia la seva aparició a les perifèries urbanes el nou model de casa adossada, la qual abarateix molt els costos d'edificació, i que no deixa de ser una de les darreres formes de corrupció del vell model de ciutat jardí. En el sector públic s'han concentrat les aportacions més importants d'aquest període al paisatge urbà català, sobretot des de la reinstauració del govern de la Generalitat el 1976 i de la democràcia local a partir del 1979. Escoles i edificis de les diverses administracions i de serveis, poliesportius i estadis, places i avingudes, parcs públics i jardins han modificat el paisatge de totes les ciutats catalanes, amb independència de les seves dimensions i del color polític dels seus gestors a cada moment. La característica probablement més visible ha estat, sobretot, la construcció i monumentalització de nous i vells espais públics, com la plaça de Sant Joan a Lleida, l'Eix Macià de Sabadell o el conjunt d'espais barcelonins que varen guanyar el premi príncep de Gal·les de la universitat de Harvard, el 1991, entre molts d'altres.

En l'actualitat, es podria sintetitzar que el conjunt urbà català és format per tres concentracions metropolitanes, de mides diferents, molt dinàmiques i molt interconnectades també entre elles, cosa que en fa quasi del tot impossible la seva delimitació clara, situades a l'entorn de Barcelona, sobretot, però també de Tarragona-Reus-Valls i de

Girona-Costa Brava. En un segon nivell de la jerarquia hi ha un conjunt de ciutats, que solen anomenar-se de forma vaga mitjanes, generalment *capitals comarcals de fora de les àrees metropolitanes*, les quals també han experimentat un gran creixement, tant demogràfic com de sòl urbà, que ha tingut com a conseqüència més visible la creació d'una separació entre el seu centre històric envellit —que havia estat fins fa poc tot el poble— i unes noves àrees d'equipament i residencials perifèriques on alternen àrees de blocs plurifamiliars i de ciutat jardí (Frago, en premsa). En un tercer nivell, finalment, apareixen els pobles i les viles que són connectats a la xarxa de comunicacions per carretera amb la resta del sistema urbà, tot sobre un rerefons rural que està més dinamitzat pel turisme interior discontinu que no per les pròpies activitats agràries i comercials tradicionals o modernes.¹⁰

Les ciutats catalanes continuen creixent, de forma diferencial segons la seva posició en aquesta jerarquia urbana, i presenten un gran dinamisme de canvis que en complica la gestió. En conjunt, poden destacar-se tres processos importants diferents. En primer lloc, es viuen avui les conseqüències de la contradicció entre una política comercial tradicional, la qual afavoreix el comerç anomenat urbà, de centre de ciutat, i una política residencial, la qual, probablement per raons econòmiques, ha primat les baixes densitats perifèriques que necessiten el gran comerç suburbà. En segon lloc, el problema de la degradació física dels centres històrics i els conflictes socials que hi solen anar aparellats s'ha estès per bona part de la xarxa urbana, cosa que explica que un dels elements de la política d'habitatge de la Generalitat, a partir del canvi de govern del 2004, hagi estat justament la rehabilitació de barris a tot Catalunya. En tercer lloc, finalment, el fre del creixement industrial i, fins i tot la mal anomenada desindustrialització,¹¹ han dut molts municipis a transformar els seus vells polígons industrials en àrees residencials o d'equipaments comercials i de serveis o en grans àrees de lleure i oci nocturn.

10. L'anomenat turisme rural apareix com l'obertura dels reclosos espais domèstics de la ruralia als habitants de la ciutat que hi van per aprendre modes de vida que l'evolució urbana ha tornat exòtics. El mateix arranjament de les masies, les persones que les regenten i el discurs que s'hi construeix resulta plenament urbà (Juste i Calduch, 2004).

11. Desindustrialització significa simplement la pèrdua de fàbriques i de llocs de treball industrial, fenomen que sol anar lligat a les crisis periòdiques del capitalisme. En realitat, però, el que es dona és el desplaçament de les unitats productives cap a altres regions i països. El procés s'inicià a partir del 1960 des del municipi de Barcelona cap a la perifèria metropolitana; a partir de la crisi del 1973, aquest desplaçament es féu ja a llarga distància i en l'actualitat encara continua.

Tot aquest conjunt de contradiccions ha generat dinàmiques i conflictes nous, que fan aparèixer els temes patrimonials en un doble sentit. D'una banda, les despeses en la conservació del patrimoni serien unes inversions de futur més segures que moltes d'altres, esponsorades per la nova moda del turisme cultural. Al mateix temps, serien també una garantia per al manteniment d'una identitat local i nacional més clara i acceptada. Vista l'evolució històrica del patrimoni urbà català, en el seu conjunt, ara s'enfoquen les causes principals del creixement urbà i les formes que hi han anat associades de cara a la consolidació del patrimoni en la seva concepció més àmplia i actual.

3. LES FORMES I ELS PROCESSOS DEL CREIXEMENT URBÀ EN LA FORMACIÓ DEL PATRIMONI CATALÀ

Com s'ha vist, sobre un fons rural mot antic i important, les ciutats a Catalunya des de mitjan segle XIX almenys apareixen com a mercats comarcals o regionals i com a centres de poder en l'organització el territori. Pot dir-se així que eren llocs privilegiats de colonitzacions diverses de les quals conserven molts testimonis. Les ciutats catalanes, com la resta de les ciutats europees, en general, s'han desenvolupat a partir de la conjuminació de diversos processos socials i econòmics, entre els quals cal destacar el seu propi creixement demogràfic o urbanització de la població i del territori, la industrialització i les seves conseqüències i l'expansió contemporània de la societat dels consumidors i del turisme de masses. Tots aquests processos, sobretot el primer, són en bona part el resultat d'una mateixa causa econòmica, l'augment constant del valor del sòl en transformar-se de rural en urbà, que genera una acumulació de capital permanent i creixent, la qual ha esdevingut l'autèntic motor de la urbanització, especialment a partir de la consolidació i evolució del sistema capitalista, almenys des del 1850 i fins avui.

Tot i que el nombre de ciutats i el dels seus ciutadans i ciutadanes no ha fet sinó créixer al llarg de tota la història, el creixement urbà no ha estat de cap manera una constant lineal. Els ritmes de l'increment demogràfic de les ciutats han estat diversos segons les èpoques i diferents segons les regions en una mateixa època també; tots els assentaments humans han experimentat així períodes d'estancament i, fins i tot, de davallada, malgrat la tendència mitjana al creixement, almenys fins a la segona meitat dels anys 1970. En aquest sentit, cal destacar com algunes ciutats més o menys importants en algun moment han arribat a desaparèixer, convertint-se, en el millor dels casos, en ruïnes arqueològiques, com s'ha esdevingut amb la iberoromana Ullastret, o amb la grecoromana Empúries, les quals havien estat punts molt importants en les primeres colonitzacions del territori català, com s'ha vist. En altres casos, la proximitat dels assentaments antics i dels contemporanis no pot amagar alguna discontinuïtat molt clara, com s'esdevé amb les ciutats romanes d'Arrahona

(Sabadell), d'Egara (Terrassa) o d'Ieso (Isona). Bastant més tard, a causa de l'èxode rural, molts nuclis de muntanya han esdevingut despoblats, tot i que alguns han estat reconquerits posteriorment per la moda ciutadana de la segona residència i del turisme de neu i de muntanya, o per la difusió dels anomenats neorurals, ciutadans que recolonitzen el camp en diverses formes (produccions artesanies, alimentàries o no, turisme rural i d'altres). Finalment encara, la segona residència i el turisme han introduït un nou ritme de poblament i despoblament més curt i espasmòdic, de cap de setmana en les àrees rurals i de muntanya, i estacional, d'estiu i hivern, en moltes àrees litorals i muntanyenques.

El problema essencial per a entendre aquests processos del creixement urbà és el de quina hauria de ser la variable fonamental a través de la qual mesurar-lo. La mesura més corrent sol ser únicament la demogràfica, és a dir, el nombre total d'habitants, ja que es tracta de la informació més fàcil de trobar per a totes les èpoques i per a tots els llocs, sobretot des de la generalització dels censos oficials. És evident, però, que aquesta mesura, la xifra total de persones censades en un lloc concret i en un moment determinat, diu ben poc sobre la dinàmica política, social, cultural i econòmica d'una ciutat; més en l'actualitat quan s'ha difós un cert tipus d'empadronament per raons més fiscals que no residencials. A més, les xifres demogràfiques sempre solen ser referides al conjunt municipal, cosa que barreja conceptes de territori molt diferents, almenys en els municipis més grans, essencialment el que es coneixia tradicionalment com a camp i ciutat. D'altra banda, les diferències territorials entre uns municipis i d'altres genera molts problemes d'anàlisi del fet urbà real. De tota manera, el nombre d'habitants significa una primera aproximació a la mesura d'aquest fet urbà que és gairebé del tot inevitable i l'estudi de la seva dinàmica és possible a través de l'anàlisi demogràfica, i en aquest sentit ja ha estat utilitzat i indicat.

Una mesura més efectiva del creixement o decreixement de les ciutats és l'anàlisi de l'evolució de l'espai construït i urbanitzat. En aquest sentit, a partir dels estudis de la morfologia urbana, cal diferenciar dos processos bàsics, els de renovació i els d'expansió de les ciutats. La renovació comprèn tots els canvis que afecten la superfície ja construïda (augment o disminució en altura dels edificis, densificació o desdensificació de l'espai urbà), mentre que l'expansió implica el creixement de l'àrea urbanitzada sobre el territori periurbà i rural. Tot i que en períodes de crisi i estancament els processos de renovació solen ser predominants, i en els de creixement ho solen ser els d'ex-

pansió, els dos processos solen donar-se junts moltes vegades i amb ritmes diferents cadascun, quasi sempre.

3.1.- La renovació urbana

La renovació pot anar dirigida a densificar o a reduir la densitat de les àrees ja construïdes d'una ciutat. La densificació, que vol dir encabir més habitants en una mateixa unitat de superfície de sòl urbà, ha estat més freqüent i acostuma a originar la fragmentació de l'espai domèstic residencial, sobretot, a través del pas de l'habitatge unifamiliar al plurifamiliar que es va donar en els inicis de l'època industrial, així com amb l'augment de l'altura de les edificacions, o verticalització de la construcció que s'ha donat quasi sempre des de llavors. Cal dir que la verticalització havia estat relativament modesta a les ciutats catalanes, per bé que ja queden pràcticament molt pocs edificis de dues o tres plantes, tradicionals fins al segle XIX, llevat d'alguns casos especials, que ja s'han remarcat. Alguns edificis, però, han superat visiblement l'altura mitjana a moltes de les àrees centrals de gairebé tots els nuclis urbans catalans, especialment a partir del 1960, com a signe de modernització, tot i que no apareixen veritables gratacels, ni tan sols a les grans ciutats, fins molt més tard. El primer edifici que rebé aquest nom de gratacels fou construït entre els anys 1931 i 1933 per l'arquitecte Ramon Puig i Gairalt (1886-1937) al barri de Collblanc a l'Hospitalet de Llobregat, ciutat que molt més recentment ha continuat una verticalització imponent ran de la remodelació de la plaça Europa, al llarg de la Gran Via. A la mateixa Barcelona el primer gratacels de Luis Gutiérrez Soto (1900-1977), a la plaça d'Urquinaona, fou iniciat el 1936, però no es pogué acabar fins el 1944. Després dels anomenats edificis singulars de l'època Porcioles, els gratacels arribaren al port Olímpic, primer, i a Diagonal-Mar i el 22@ molt posteriorment. També en municipis més petits, com Palamós o Salou, han vist pujar algunes torres d'apartaments i d'hotels empeses per les activitats turístiques d'estiu, mentre que les cases altes, que moltes vegades no mereixen de cap manera el nom de gratacels, a moltes viles i pobles de l'interior poden ser més visibles encara a causa de la ruptura que han suposat dintre del paisatge urbà tradicional.¹²

La desdensificació, d'altra banda, significa l'augment de l'espai públic, obert (places, parcs i jardins) i d'equipaments i infraestructures, en detriment de l'espai domèstic i amb la minva conseqüent del

12. Es tracta generalment d'edificis de bancs o caixes, com el de la Caixa Laietana al passeig Marítim de Mataró o el de La Caixa al carrer Monterols de Reus.

nombre d'habitants per unitat de superfície. Aquesta reducció de la densitat demogràfica és el resultat del que els urbanistes denominen operacions d'esponjament, que suposa sempre enderrocs d'edificis, amb obertura d'espais públics nous i reconstrucció o rehabilitació d'alguns edificis amb condicions modernitzades. És el fenomen que va donar-se més o menys espontàniament al nucli vell de Lleida, al turó central a l'entorn de la Seu vella, que suposà la desaparició del barri del Canyeret i el que de forma planificada, per bé que lenta, s'ha donat sobretot al districte de Ciutat Vella, a Barcelona, amb l'obertura de la via Laietana i de la rambla del Raval, a inicis i a finals del segle XX respectivament.

La renovació urbana suposa també canvis en les formes i en les funcions dels edificis i pot derivar cap a dos extrems oposats: la renovació, que implica l'enderroc de tot l'anterior, i la construcció d'espais i d'edificis nous; o la rehabilitació que suposa la reintegració més o menys exacta de les formes originals d'espais i d'edificis, però amb funcions noves o renovades. La renovació és pròpia dels moments de predomini del racionalisme, com en el cas dels plans d'Ildelfons Cerdà, de Le Corbusier i el GATCPAC, o de la «modernització» dels anys 1960 i també recentment. La rehabilitació, en canvi, és més pròpia dels moments de predomini de l'historicisme, com a l'època del modernisme artístic o de l'anomenat postmodernisme, a començaments i a finals del segle XX, també.

Rere aquests processos de densificació o desdensificació poden aparellar-s'hi sovint canvis socials importants. L'augment de la densitat sol correspondre a l'arribada d'onades d'immigrants amb poca capacitat adquisitiva, els quals busquen casa i ocupen antigues residències amb menor qualitat i en major nombre. Es tracta dels processos que varen afectar típicament els centres de moltes de les ciutats del món, i que alguns sociòlegs han comparat amb els processos ecològics d'invasió-succesió, i que solen denominar-se ben pejorativament com de degradació social, que va arribar a Barcelona primer i que s'ha estès avui a tantes altres localitats catalanes, especialment capitals comarcals de dimensions mitjanes. La minva de la densitat d'habitants, en canvi, no només es produeix per l'impacte de l'abandonament del barri per mortalitat o per emigració, sinó que pot acompanyar l'arribada de nous habitants, amb dimensions familiars més reduïdes, com les dels professionals i intel·lectuals i artistes que es va definir al barri del East End de Londres com a gentrificació, ennobliment o augment de l'estatus socioeconòmic dels habitants d'un barri anteriorment degradat o d'activitats econòmiques obsoletes (industrial, portuari, de magat-

zems...) que s'ha produït a diversos sectors de la Ciutat Vella de Barcelona i en petits sectors de Girona, com a mínim.

3.2.- L'expansió urbana

L'expansió urbana sobre el territori pot assolir formes diferents, les més freqüents de les quals solen ser en forma de taca d'oli (emprant una denominació molt popular i ben gràfica), el creixement radial o el creixement a salts. L'expansió amb continuïtat més o menys regular en tot el perímetre urbà sol ser la forma més corrent del creixement de les ciutats, sempre que les formes del relleu ho fan possible (la costa, rius, turons i muntanyes en poden frenar o impedir del tot la continuïtat); es coneix amb la metàfora pejorativa de taca d'oli, com si la urbanització fos una contaminació greixosa del territori que calgués netejar. Totes les altres formes d'expansió territorial urbana acaben, però, més tard o més d'hora, assumint aquesta forma contínua, ja que el mercat del sòl tendeix a la llarga a no desapropiar cap espai buit o intersticial. La comparació cartogràfica de l'espai urbà barceloní a diverses èpoques (del 1714 al 2000, per exemple) il·lustra molt adequadament la metàfora d'aquesta forma de creixement, tot amagant, és clar, els processos de renovació interns que s'han produït en aquestes dues centúries i els canvis socials, econòmics, polítics i culturals que s'hi han donat. La ciutat esdevé així com una mena de caixa negra que cal analitzar en profunditat per tal de conèixer-ne els processos interns.

L'expansió territorial selectiva, en canvi, sol produir-se seguint una o diverses vies de comunicació, generalment les principals, la qual cosa acostuma a donar una forma de creixement radial. És la forma que el planejament urbà anglosaxó ha denominat el *finger growth* (creixement digitat) adoptat oficialment, per exemple, en el pla urbà de Kobenhavn el 1947, coneguda com el *Five Finger Plan*. Aquesta forma apareix visible a Catalunya sobretot en els nuclis petits que s'han desenvolupat en un encreuament de carreteres o una mica a Barcelona, seguint els camins de la costa, del Besòs i del Llobregat. Tot i que formalment és ben diferent, podria considerar-se també dins d'aquesta tipologia el creixement urbà en paral·lel que es produeix per causa del desdoblament de les travesses urbanes d'algunes carreteres per la construcció dels by-passos a molts pobles de carretera, com fou el cas d'Esparreguera, per exemple, i de tants d'altres.

Finalment, l'expansió urbana a salts, és a dir, la que deixa espais sense urbanitzar entre el nucli central i les noves formes de creixe-

ment, sol produir-se generalment per causa del planejament urbà. La recerca de terrenys barats per a la construcció es troba a la base de l'edificació en solars allunyats de les àrees urbanes, per a la construcció, sobretot, d'habitatges barats, però també d'equipaments (sobretot hospitals, cementiris i presons) i d'algunes infraestructures (especialment polígons industrials o abocadors). Aquesta forma d'expansió fou típica del planejament durant el franquisme, com en el cas de molts municipis de l'àrea barcelonina, amb exemples com el del barri de les Cinc Roses, a Sant Boi de Llobregat, o els de Sant Josep i la Guàrdia a Sant Vicenç dels Horts, o com els d'altres ciutats, com els barris de Sant Salvador i Torreforta a Tarragona, o els dels Magraners i del Secà de Sant Pere, a Lleida. En aquest darrer cas, a més, hi havia un cert respecte per les terres baixes de regadiu que tenien una agricultura productiva (Vilagrasa, 1983; DD.AA., 1998).

La combinació d'aquestes formes de creixement urbà, sobretot en les àrees més denses del litoral i del prelitoral, ha originat la confluència de nuclis de municipis diferents amb la formació del que es coneix com a conurbacions. El cas més conegut és, sens dubte, el de Sabadell i Terrassa, ja als anys 1960. Una forma de conurbació més complexa és la que s'origina a les àrees metropolitanes, on tot el conjunt urbà s'articula en un mateix mercat laboral, d'oci i de consum, presidit i dirigit per una gran ciutat central, com és el cas de Barcelona o els de Reus i Tarragona, més recentment. Finalment, cal assenyalar una conurbació molt especial formada per nuclis urbans i urbanitzacions i equipaments turístics que han desenvolupat la ja esmentada veritable ciutat lineal a quasi tot el llarg de la costa catalana.

3.3.- Els processos causants del creixement urbà i les seves conseqüències

La industrialització és un dels processos més coneguts i més estudiats que afecten la dinàmica de les ciutats, fins al punt que industrialització i urbanització són presentats de vegades, i de forma massa simplificadora, quasi com a sinònims. La industrialització, però, és un procés eminentment tècnic, centrat en el camp de la producció, que se sol confondre amb l'expansió del capitalisme amb la qual va aparellada, i que s'ha tendit a exagerar en la historiografia convencional elevan-la a una veritable «revolució» industrial (Nadal, 1975). El desplegament de la indústria a Catalunya ha tingut un impacte evident i important alhora en la xarxa urbana, almenys des dels inicis del segle XVIII, com s'ha vist. Podria dir-se que la fàbrica i les seves xemeneies

i sirenes varen esdevenir un veritable emblema del paisatge urbà català, entre el 1850 i el 1960, almenys, fins al punt que també han entrat a formar part, finalment, del patrimoni. La fàbrica, com a edifici especialitzat per a la producció industrial, dugué aparellades un seguit de transformacions urbanes molt importants, especialment la segregació funcional, ja que calgué trobar residència per a una mà d'obra creixent, generalment immigrada del món rural, que ja no podia viure en els mateixos obradors on treballava, com s'havia esdevingut tradicionalment. La fàbrica, per tant, és a la base de la generació dels barris obrers que ocuparen gran part de l'expansió urbana del segle XIX i del segle XX, els quals, a poc a poc, han anat essent considerats també patrimoni urbà, sobretot ran de la seva desaparició. Aquesta creació dels barris obrers consolidà la segregació social també a les ciutats, ja que per contrast, i seguint les normes estrictes del mercat de sòl, es construïren també barris per a residència de les classes altes i de les classes mitjanes, convenientment separats i més ben equipats i comunicats, en general.

Altres edificis industrials també afectaren, a més, el creixement de les ciutats, especialment les estacions del ferrocarril, gràcies sobretot a la difusió de l'arquitectura del ferro. Per bé que lluny del cas de París o de Madrid, Barcelona rodejà el seu perímetre emmurallat d'algunes estacions ferroviàries que la connectaven amb les altres poblacions catalanes i espanyoles, i amb la xarxa europea. En canvi, en altres ciutats i algunes capitals comarcals aparegueren veritables barris d'estació, fins i tot, alguns nuclis estrictament ferroviaris, com Sant Vicenç de Calders (al Vendrell) o les Maçanes (a Maçanet de la Selva). Algunes vegades les vies del tren elles mateixes feren ciutat, com en el cas de Tarragona en enllaçar amb el port, o en el de quasi totes les ciutats del Maresme en què les separava de la mar, o com en el cas de Reus, on significà un cinyell més fort que les mateixes muralles per a l'expansió de la ciutat.

Les ciutats mineres, en canvi, exemple clàssic de la primera ciutat industrial de tipus efímer, lligades com són a l'existència del recurs que s'explota, són més rares a Catalunya. Poden destacar-se només alguns municipis de la conca del Llobregat (com Sallent, Balsareny o Cardona), a partir de l'explotació dels jaciments de sals potàssiques des dels inicis del segle XX. Un cas similar, per bé que formalment molt diferent, és el de les ciutats afectades per les grans construccions de les centrals hidràuliques dels Prepirineus, sobretot durant els anys del franquisme, com fou el cas del Pont de Suert, presidit per la seva famosa església de l'Assumpció de la Mare de Déu, del 1955, de línies modernitzadores i finançada per la companyia ENHER.

El planejament urbà i l'arquitectura racionalista en la qual es basà inicialment varen plasmar durant sis o set dècades del segle XX el creixement urbà de la ciutat industrial, més enllà de les àrees afectades directament per la producció manufacturera. La segregació social i funcional apareix així tècnicament consagrada en la zonificació (el conegut *zoning*) dels plans generals i dels plans parcials que han governat amb major o menor rigor el creixement urbà català, espanyol i mundial durant tots aquests anys. Els estàndards de la societat del benestar es convertiren així en els paràmetres essencials per a la qualificació del sòl urbà, intentant de lligar estretament creixement urbà i creixement econòmic.

La desindustrialització, nou procés discontinu desenvolupat a partir del 1973,¹³ ha fet canviar molt les coses. Moltes fàbriques han tancat o han traslladat les seves instal·lacions a altres països i regions, l'estat del benestar s'ha començat a desmuntar, la classe obrera i el sindicalisme han perdut força, el planejament urbà ha decaïgut en la seva hegemonia en la producció del territori. Des d'un punt de vista estadístic aquesta desindustrialització apareix, és clar, com una bastant discutible terciarització de les ciutats, ja que l'esquema clàssic dels tres sectors de l'economia ha deixat de ser explicatiu quasi del tot. El tancament de les fàbriques, però, no ha fet desaparèixer encara l'impacte de la indústria en les dinàmiques urbanes. La vella arquitectura industrial segueix marcant el paisatge i les formes d'algunes de les ciutats on fou present. Així, algunes xemeneies han esdevingut una mena d'escultures urbanes,¹⁴ quan l'arquitectura industrial ha esdevingut quasi només arqueologia. Moltes fàbriques i algunes estacions ferroviàries s'han convertit així en equipaments en el cas de la seva rehabilitació, com la Tecla Sala o la Farga a l'Hospitalet de Llobregat, Aymerich i Amat a Terrassa, i tantes altres a Sabadell, a Sant Boi de Llobregat, i, sobretot, a Barcelona. Altres vegades, amb una renovació més o menys total, els grans solars industrials urbans s'han reduït a simples béns immobiliaris en el cas de la construcció massiva d'habitatges (com a la fàbrica Elizalde o com s'inicià a L'Espanya Industrial de Barcelona) o a parcs i jardins (com el mateix cas de L'Espanya Industrial, o de la Maquinista de la Barceloneta, o la Pegaso de Sant

13. Vid. nota 10.

14. Els exemples de velles xemeneies industrials incorporades a les formes del nou planejament urbà són múltiples a Catalunya; poden citar-se els casos de moltes fàbriques tèxtils, com les de l'Escola Industrial de Barcelona o tantes de Terrassa i de Sabadell, de la fàbrica Titan de pintures del Poble Nou o les de les bòbiles i ceràmiques de les Corts o d'Hostafrancs.

Andreu). Fins i tot, els polígons industrials més recents, dels anys 1960 i 1970, han estat transformats en noves àrees residencials o en nous equipaments d'oficines o d'oci (Bufalvent a Manresa, ciutat audiovisual a Terrassa o la Zona Hermètica de Sabadell).

Molt reduïda i fragmentada l'antiga societat dels productors (agrícoles i industrials), en l'actualitat, una etapa dominada pel capitalisme financer, les ciutats han hagut de transformar-se en el lloc i en el temps d'una societat dels consumidors que es troba encara en plena expansió. El turisme estranger de masses i la difusió de la segona residència entre molts catalans foren ja en els anys 1960 els principals agents de la disseminació del fenomen urbà per tot el territori, tant al litoral com a la muntanya mitjana. La Costa Brava i la Costa Daurada transformades en ciutat lineal litoral de catalans, forasters i estrangers, ocupada sobretot a l'estiu, i les urbanitzacions de xalets i apartaments de muntanya, sobretot als Pirineus, ocupats els caps de setmana i les vacances d'hivern, s'han transformat així en els nous barris d'una Catalunya-ciutat, lluny de les utopies noucentistes i provocada per la gran mobilitat individual i col·lectiva dels seus ciutadans. Amb posterioritat, moltes segones residències han anat esdevenint residències principals, reestructurant d'aquesta manera, per raons fiscals o familiars, el mercat laboral català i l'espai central de moltes ciutats. Les infraestructures de comunicació, sobretot autopistes i carreteres, han esdevingut així a finals del segle XX les noves vies estructuradores d'una urbanització quasi integral del territori, mentre els individus disposen d'elements d'intercomunicació cada cop més sofisticats, basats en l'ús dels satèl·lits (telefonía cel·lular o Internet, fins ara, en són els més importants) que els independitzen de les condicions concretes de cada lloc, sempre és clar, que hi hagi cobertura. Altres infraestructures com el tren d'alta velocitat, els ports o els aeroports mantenen aquesta mateixa mobilitat i intercomunicació però a una escala menor, nacional i internacional.

Aquesta societat, doncs, que per la pèrdua de pes relatiu de la producció material i per l'auge conseqüent del consum comença a denominar-se pròpiament dels consumidors (Carreras, 2006), ha generat unes noves dinàmiques urbanes, sobre les mateixes ciutats existents. Dins d'un estancament força generalitzat del creixement de la població, amb davallades substancials en alguns municipis, sobretot a l'àrea metropolitana de Barcelona, tota la ciutat, totes les ciutats, s'han anat convertint en escenari de la gran cerimònia del consum i, fins i tot, ella mateixa és consumida com un producte més. Les ciutats competeixen en el mercat internacional per atraure inversions

directes (fins i tot en el sector immobiliari que sempre havia estat un mercat eminentment local) mercaderies i productes, turistes i visitants, cosa que les obliga a costoses i sofisticades polítiques d'imatge i de màrqueting. Barcelona ha estat capdavantera i model de moltes d'aquestes polítiques, orientades cap a l'exterior (amb el famós *Bar, cel, ona*, de Xavier Mariscal, per exemple) o cap a l'interior (com el *Barcelona, posa't guapa*), però moltes altres ciutats catalanes han aplicat polítiques similars, per bé que en altres escales (*Girona m'enamora*; *Tortosa cruïlla dels Països Catalans*; *Lleida, capital de la terra ferma*), sobretot a la recerca d'una mena de denominacions oficials d'«origen». Cal destacar aquí especialment la denominació de patrimoni de la humanitat de la UNESCO, que tot i no tenir efectes econòmics directes presenta una gran importància en aquesta funció d'imatge i de garantia de conservació. A Catalunya, diversos monuments i elements han estat integrats progressivament al patrimoni de la Humanitat per la UNESCO. Així, el 1984 i el 2005 varen ser incloses diverses obres d'Antoni Gaudí (1852-1926): el Parc Güell, el Palau Güell, la Casa Milà, la façana del Naixement i la cripta de la Sagrada Família, la Casa Vicens i la Casa Batlló a Barcelona, juntament amb la cripta de la Colònia Güell, a Santa Coloma de Cervelló. El 1991, ho fou el monestir de Poblet, a la Conca de Barberà. El 1997, el Palau de la Música Catalana i l'Hospital de Sant Pau a Barcelona, obres totes dues de Lluís Domènech i Montaner (1850-1923). El 2000, les esglésies romàniques de la Vall de Boí, a l'Alta Ribagorça i el conjunt arqueològic de Tàrraco, a Tarragona. I el 2005, finalment fins ara, la Patum de Berga, considerada Obra Mestra del Patrimoni Oral i Immaterial de la Humanitat.

Sobretot, però, la transformació de les ciutats en escenari del consum ha estat el gran motor de les noves dinàmiques urbanes, que han generat un procés nou de futur incert, com tots els processos nous. Així, a moltes ciutats catalanes s'han preparat nous espais i nous temps del consum, cosa que ha originat conflictes amb les velles tradicions de la societat industrial, com el que se suscita periòdicament ran de les discussions a l'entorn dels horaris comercials. Una de les causes d'aquesta transformació ha estat moltes vegades la multiplicació dels espais privats dedicats al consum públic, que ha creat una nova competència entre els centres urbans tradicionals i les noves ofertes comercials perifèriques o no. Com va assenyalar el geògraf brasiler Milton Santos (1926-2001), es podria dir que el *shopping centre* ha esdevingut així una nova catedral per la seva simbologia i significació a les ciutats contemporànies. El primer centre comercial en sentit

modern¹⁵ s'obrí a Barcelona el desembre del 1993, però n'han seguit molts més i també a Sabadell, a Cornellà de Llobregat, a l'Hospitalet de Llobregat, a Terrassa, a Castelldefels o a Gavà, a la regió metropolitana, o a Lleida i a Tarragona.

L'altre motor d'aquestes transformacions ha estat la concentració de les polítiques municipals en la construcció de nous espais públics oberts que han entretingut el debat dels arquitectes i dels ciutadans els darrers anys. Barcelona hi destaca, sobretot, amb el seu premi de Harvard el 1991, però també la plaça de Sant Joan a Lleida o tants d'altres, com s'ha vist.

Aquesta etapa de producció de consumidors, com va definir l'esmentat Milton Santos la globalització, mena també a una altra sèrie de processos de transformació urbana, centrats en nous objectius, com la preservació de l'equilibri ecològic, la sostenibilitat del creixement urbà, o la mitificació de la cura del cos i de la salut dels ciutadans. Una de les transformacions urbanes més evidents ha estat el que podria anomenar-se la verdificació de quasi totes les ciutats. En efecte, s'han multiplicat els parcs i els jardins arreu, petits en els centres urbans i aprofitant remodelacions diverses, grans a la perifèria tot ocupant antics solars industrials i d'equipaments. Barcelona, lògicament, ha estat també capdavantera d'aquest procés: de tenir només uns quants parcs que els militars varen anar alliberant fins a començaments del segle XX (el del General, la Ciutadella o el de Montjuïc), ha passat a tenir un conjunt que assolia el 2004 quasi les tres mil hectàrees. Però també les altres ciutats catalanes han entrat en la mateixa política, de vegades emparades per concursos estatals i internacionals. De tota manera, on més es nota la verdificació urbana és en la multiplicació dels carrers arbrats i de les espècies diferents de l'arbrat municipal; dels tarongers i les palmeres tradicionals, es passà als pins i als plàtans,¹⁶ i avui a tota mena d'espècies mediterrànies i exòtiques, que fins i tot en fileres dobles marquen la separació entre l'espai dels vianants i el dels cotxes en una gran part de carrers de les ciutats.

Aquesta verdificació ha anat acompanyada d'altres elements en la nova escenificació espectacular de l'espai urbà. Han estat ins-

15. El *shopping centre*, o centre de compres, és una inversió immobiliària per a desenvolupar una àrea perifèrica nova o per a rehabilitar un sector construït que té en les activitats comercials la locomotora (que en el seu interior alhora pot tenir altres locomotores), però inclou oficines, hotels i, fins i tot, residència.

16. *Els plàtans de Barcelona*, referit especialment als carrers del seu Eixample, fou el títol d'una coneguda novel·la de Víctor Mora, i podrien esdevenir així patrimoni natural/cultural de la ciutat (Mora, 1972).

tal·lades moltes escultures i el que avui s'anomena mobiliari urbà (fanals i semàfors, bancs i bústies, papereres) ha estat objecte del disseny; a Barcelona, sobretot, foren recuperades gairebé totes les peces que la repressió franquista i la desídia funcional havia arraconat als magatzems municipals i, a més, han estat encarregades moltes peces noves d'artistes locals (Xavier Mariscal, Jaume Plensa) o internacionals (Richard Serra, Frank Ghery, Roy Lichtenstein, Claus von Oldenburg). Els protagonistes d'aquests nous espectacles són els ciutadans que han de convertir-se una mica en esportistes més o menys olímpics, de cossos estilitzats i sempre joves.¹⁷ Alhora que proliferen arreu els clubs esportius, cases de massatges, solàriums i clíniques d'estètica, els ajuntaments de totes dimensions i colors polítics han desenvolupat una política de construcció d'infraestructures esportives; s'han multiplicat arreu els poliesportius urbans (moltes vegades més aprofitats com a sales de concert i espais de *meeting* polític) i els camps de golfs periurbans (que signifiquen una nova veridificació de les segones residències). En la mateixa línia, proliferen també els carrils bici, els circuits urbans d'esport i la celebració de maratons ciutadanes i de tota mena de competicions esportives que tenen les ciutats com a escenari nou.

En el camp de l'oferta comercial, cal assenyalar també l'aparició d'una xarxa d'establiments de productes ecològics, naturals, de segona mà o de comerç solidari i els seus succedanis de restauració i d'oferta de productes ètnics internacionals, que organitzen fires als carrers i les places per tot Catalunya. Al mateix temps, molts establiments comercials de tota mena han assumit la decoració i el manteniment dels seus propis carrers, sobretot durant èpoques especials, com el Nadal, quan els llums comercials converteixen de fet tota la ciutat en una gran botiga i especialment els seus ciutadans en consumidors quasi compulsius.

3.4.- Les formes urbanes predominants en la configuració d'una ciutat catalana

Tot aquest conjunt de processos ha generat unes formes urbanes que, tot i ser comunes a moltes d'altres ciutats mediterrànies i europees, fins i tot d'altres continents i civilitzacions, permeten poder avan-

17. Reforçant aquesta idea, una coneguda cadena d'establiments esportius va celebrar el seu desè aniversari parafrasejant l'Institut Municipal del Paisatge Urbà i la Qualitat de Vida amb l'eslògan: «deu anys posant guapos els barcelonins».

çar la possible conclusió de l'existència d'una veritable ciutat catalana amb algunes característiques pròpies, que constituïria una part molt important del patrimoni del país.

Els materials de construcció han estat el primer element que relaciona cada ciutat amb les condicions naturals del seu lloc, almenys fins a la difusió de la producció industrial a gran escala, des de finals del segle XIX. La pedra disponible a cada regió ha restat així conservada en els edificis històrics de cada ciutat, com els gresos groguencs de Montjuïc, a Barcelona, o els gresos vermells a Prades, o els granits i les llicorelles als Pirineus o la pedra erosionada de Ripoll. Les pedres, cicatrius territorials d'on s'extreia la pedra, han esdevingut de vegades autèntiques «construccions» de valor patrimonial, com en el cas de la del Mèdol, prop de Tarragona, oberta ja en temps romans. A les depressions i planes, on la pedra era escassa, es construïa amb tàpia, de conservació més difícil com ho exemplifica el cas de Lleida i el seu ja desaparegut barri del Canyeret, o amb el totxo tradicional, fabricat a les bòbiles i rajolerries disseminades una mica arreu. El totxo, nom popular del maó,¹⁸ ha tingut una llarga vida en la construcció catalana a causa de la recuperació que en féu l'arquitectura industrial d'influència anglesa i el Modernisme, primer, i el racionalisme tardofranquista després, els quals l'utilitzaven fins i tot sense arrebossar ni cobrir, en la forma anomenada de maó vist.

Com ja s'ha dit, a Catalunya es va produir una veritable mitificació de la pedra vista en l'exterior i l'interior de molts edificis antics, com a senyal de puresa i solidesa, en contra dels emblanquinats, arrebossats i estucats que havien estat tradicionals arreu de la Mediterrània. Aquest mite ha produït conflictes ran de la rehabilitació contemporània d'alguns edificis, que ha volgut reintroduir guixos i colors naturals en les façanes; el més conegut fou el que es produí els anys 1980 ran de la rehabilitació dels darreres de les cases de Girona, que formen la façana actual sobre l'Onyar,¹⁹ o més tard encara en la del nucli històric de Beget. Com a fonamentals foren les llambordes que pavimentaven els carrers abans de ser asfaltats, o els panots, de morter de ciment i sorra, de la casa Escofet, de les voravies de Barcelona.²⁰

18. L'autor, potser pel fet de ser originari de Maó, ha preferit sempre aquesta forma més popular de totxo.

19. Uns periodistes locals havien publicat un llibre en què reclamaven una Girona grisa i negra, enfront de l'acolorida nova façana urbana que duria la democràcia municipal (Aragó et al., 1972).

20. El valor simbòlic dels panots s'ha palesat recentment en la seva adopció per a la producció de diversos records turístics de la ciutat, fins i tot en xocolata.

La fusta com a material constructiu ha estat poc emprada, en bona part per la migradesa i sobreexplotació dels boscos catalans, i quedà reduïda a element estructural de la construcció, columnes i bigues i llindes, la llargada de les quals definia les dimensions del cos de les cases tradicionals de poble. També eren de fusta les portes i finestres i tot el moblament de les cases i molts mitjans de transport. La introducció d'elements estructurals de ferro i les cobertures de vidre va revolucionar l'arquitectura des de la segona meitat del segle XIX, a partir del famós Crystal Palace de l'Exposició Universal de Londres del 1851, de Joseph Paxton (1803-1865). El ciment i el formigó armat consolidaren la revolució dels materials de construcció a principis del segle XX, els quals acabaren uniformitzant els edificis arreu i permeteren la verticalització ja comentada. Les roques calcàries, tan abundants a Catalunya, afavoriren una gran difusió de la indústria del ciment, des del cor dels Pirineus, amb les desaparegudes fàbriques del Clot del Moro o de Xerallo, als massissos litorals, tant al Collserola, com al Garraf o al Montsià. Més devastadora des del punt de vista patrimonial i del paisatge, però, va ser la introducció de l'alumini primer i dels plàstics després, els quals han quasi desterrat del tot la fusta de les façanes, que tot i ser tradicional, genera moltes feines i despeses de manteniment.

Pel que fa al pla urbà, destaca el predomini a Catalunya de la ciutat compacta, amb poca presència relativa dels espais públics tradicionals. Només la plaça del mercadal, generalment porticada, assolí una certa importància, amb exemples tan importants com la de Balaguer, la més gran, o la de Vic, encara avui plena de vida comercial o la de Santa Pau, gran plaça en un nucli petit. Predominava superficialment a les ciutats l'espai domèstic, format per l'anomenada casa de cos, unifamiliar, de dos o tres pisos, girada d'esquena al carrer, cap al pati o l'hort interior, on solia tenir els serveis (bugaderia, comuna, lavabos) i un petit espai verd, amb fruites i verdures o flors i, de vegades, animals domèstics (conills, gallines o coloms). Les façanes tenien poques obertures, generalment finestres, més petites com més altes. Els balcons varen arribar d'Itàlia cap a mitjan segle XVII, generalment de poca volada i només esponerosos a les cases principals. Només els espais comercials i artesans apareixien ben oberts al carrer, als locals de les plantes baixes de moltes cases.

Dins del pla de les ciutats compactes catalanes poden individualitzar-se, en general, tres grans famílies de formes, a partir de la seva gènesi: el centre, els eixamples i les àrees suburbanes.

El centre històric de les ciutats catalanes segueix essent la part essencial del pla urbà, ja que, en general, s'han conservat bé, funcionalment i formalment, fins avui, com s'ha vist. Un exemple excel·lent

de conservació pot ser l'assentament de Flix, en un impressionant meandre de l'Ebre, el centre de Montblanc o de la Seu d'Urgell o els nuclis hiper-restaurats de Pals o de Rupit. Les muralles, que marcaren els límits de les ciutats històriques, han estat conservades en diverses poblacions catalanes, per bé que el model proper de la restauració romàntica de Carcassona feta per l'arquitecte francès Eugène E. Viollet-le-Duc (1814-1879) i difosa i idealitzada pel cineasta nord-americà Walt Disney (1901-1966) no ha trobat imitacions locals. Les restauracions han estat fetes amb criteris més arqueològics que no historicistes o culturalistes. Destaquen les muralles de Montblanc, però també les muralles preromanes i romanes de Tarragona i de Girona o el circuit romà de Barcelona, més ben conservat que les muralles posteriors enderrocades només el 1859; tan sols el portal de Santa Madrona n'ha estat conservat vora les drassanes. Encara que desaparegudes o poc conservades, algunes ciutats mantenen el record del circuit de les seves muralles en la trama actual del centre històric, com en el cas de Vic, o de les rondes de Barcelona.

En la trama urbana catalana es poden resseguir encara les traces del pla de les ciutats romanes, almenys del *cardo maximus* i del *decumanus*, com en el cas dels carrers del Call-Llibreteria i del Bisbe i Ciutat, a Barcelona, o Cavallers a Tarragona i de tants d'altres. El fet més significatiu, però, de la trama compacta és la poca importància d'espais oberts històrics. Cal destacar especialment l'absència de places a l'estil de la plaza Mayor castellana o de les places italianes; en canvi, assoleix una gran importància el mercadal, o plaça per a fer-hi mercat, com s'ha vist. Les activitats del mercat han sobreexigit sovint l'àmbit de les places, a tot el llarg dels carrers majors i de les rambles, com a Vilafranca del Penedès, Vic o Granollers. Les reformes urbanes del segle XIX varen originar algunes places majors sobreimposades, com la Reial de Barcelona o la de Sant Agustí de Girona. Aquest fet mostra la importància funcional del comerç urbà en el manteniment i l'animació dels centres de les ciutats catalanes, amb la supervivència de les fires i els mercats, ni que sigui per a l'intercanvi d'informacions i per a les relacions socials, en general més que no per l'adquisició estricta de productes.

La rambla, com a passeig urbà arbrat, d'usos mixtos per a viants i per a cotxes, d'origen més o menys fluvial,²¹ segons els casos,

21. Pau Vila escriví com malgrat l'origen generalment fluvial del nom i de moltes rambles de moltes viles i ciutats no fou així per a la famosa rambla de Barcelona (Vila, 1965), fet recollit per Joan Coromines en el seu diccionari etimològic. Els geòlegs, lògicament amb noves dades i més sistemàtiques, han relativitzat aquesta afirmació.

és probablement l'element més característic de l'urbanisme català, el qual és present a moltes ciutats i viles de Catalunya. Les rambles són passejos arbrats, que permeten la circulació de vehicles a banda i banda, tot conservant encara les voravies per a vianants; són, doncs, vies mixtes, aptes per a moltes funcions i activitats diferents, cosa que n'explica la supervivència i el prestigi, fins i tot simbòlic, que n'han fet un model també a escala internacional.²²

Cal assenyalar que la preservació de molts nuclis antics ha estat possible igualment gràcies al desenvolupament del turisme, com en els casos del Barri Gòtic de Barcelona, del Call de Girona, de la ciutat romana de Tarragona, o de la Seu vella de Lleida. Els darrers temps, aquesta acció de conservació del patrimoni arquitectònic dels centres antics ha augmentat, quan casalots, esglésies i palaus històrics o fàbriques del XIX han estat transformats en seus de l'administració local o autonòmica, en institucions culturals i museus o en equipaments socials polivalents.

A banda del cas especial de Barcelona amb la seva Gran Via Laietana, a principis del segle XX es començaren les primeres reformes a l'estil gran via, que copiava el model de París d'esventrament dels centres històrics amb l'obertura de carrers amples i rectes. A Catalunya, sobretot s'obriren avingudes que connectaven l'estació del ferrocarril amb el centre tradicional, com en el cas de la rambla Ferran de Lleida o del de Mossèn Cinto, de Vic, o els passejos de l'estació del Vendrell o de Valls.

Els eixamples, per la seva banda, foren la primera intervenció planejada en l'urbanisme espanyol que afectà les ciutats catalanes. Tot i el paper definidor d'Ildefons Cerdà (1816-1876) en la legislació espanyola, l'Eixample de Barcelona constitueix més una excepció que una norma, ateses les seves grans dimensions i les seves característiques internes úniques. Altres eixamples regulars, d'escassa ambició formal, s'iniciaren a finals del segle XIX a moltes capitals comarcals com Terrassa i Sabadell o Mataró, però fou a partir del 1940 quan s'impulsaren a partir dels plans provincials d'urbanisme a moltes més ciutats. Per la seva qualitat formal, destaca l'eixample Malagrida d'Olot. Aquesta importància del planejament en la iniciativa urbana explica, en bona part, el pes dels arquitectes (Moix, 1994) i dels organismes politicoadministratius, especialment de les diputacions provincials a partir de la tradició de la Mancomunitat, en la construcció i el disseny de les ciutats catalanes.

22. La mítica rua São João, del centre històric de São Paulo, està essent urbanitzada com una rambla, seguint el model de Barcelona.

La pervivència funcional i vital del centre, fins i tot amb àrees d'alta qualitat residencial, explica, en bona part, que les àrees suburbanes catalanes estiguin lluny del concepte anglosaxó de suburbi, com a residència unifamiliar de les classes mitjanes i altes, almenys fins fa ben poc. El suburbi ha estat a Catalunya tradicionalment equivalent a perifèria, amb totes les seves connotacions segregadores, tant a nivell territorial com social. La ciutat jardí va ser escassament difosa, malgrat el mite catalanista de la caseta i l'hortet; a banda d'alguns projectes de començaments del segle XX (com la fallida colònia del parc Güell, de Barcelona, per exemple). Després de l'experiència de les ben significativament anomenades cases barates de la primera dictadura, fou l'obra sindical del *hogar* dels anys 1940 la que promogué més barris de ciutat jardí, sobretot a les capitals de província, així com alguns nuclis de colonització agrària (com Sucs i Suquets a Lleida o Villa Franco del Delta, a Sant Carles de la Ràpita). Les barraques, en canvi, habitatges precaris autoconstruïts i en solars generalment públics ocupats il·legalment, constituïren la forma espontània d'habitatge de les perifèries durant els anys del desenvolupament franquista, sobretot a l'àrea barcelonina.

Aquesta escassa importància dels habitatges unifamiliars de qualsevol mena reforça la imatge de ciutat compacta, fins i tot en àrees rurals, i ha fet més gran encara l'impacte dels grans polígons d'habitatge de promoció sobretot privada i model arquitectònic del racionalisme funcionalista internacional. L'aplicació mecànica dels principis de l'urbanisme racionalista amb precarietat de materials i grans dèficits d'equipaments va produir així grans conjunts suburbans que encara marquen el paisatge de moltes àrees suburbanes de les principals ciutats catalanes: Sant Pere i Sant Pau, a Tarragona, Capponet, a Lleida, Sant Ildefons a Cornellà de Llobregat, Bellvitge o el Torrent Gornal a l'Hospitalet de Llobregat, els habitatges de la Pau o Montbau a Barcelona, Singuerlin, a Santa Coloma de Gramenet, Montigalà, a Badalona o Ciutat Badia, que ha arribat a constituir un municipi independent, són alguns dels casos més coneguts d'aquest model, que pretenia resoldre el problema de l'habitatge, sense gaires més preocupacions.

Malgrat les diferències formals evidents entre els suburbis catalans i els nord-americans, per exemple, ambdós responen al que podria denominar-se l'urbanisme de l'automòbil, que va presidir les quatre darreres dècades del segle XX i encara avui no s'ha extingit. Així, la difusió de les segones residències, en forma de ciutat jardí a l'americana, però també de blocs d'apartaments, va urbanitzar gran part de

les àrees litorals i de muntanya catalanes, com s'ha vist. Posteriorment, amb les transformacions socials que han acompanyat la globalització i amb la reducció de la importància territorial que ha suposat l'era de les comunicacions, moltes segones residències s'estan transformant en primeres, generant problemes de serveis i d'infraestructures en els petits municipis rurals, mentre que compliquen la xarxa territorial d'una Catalunya cada cop més ciutat, amb la congestió i els dèficits d'infraestructures que hi van aparellats. Igualment moltes petites ciutats i capitals comarcals han desenvolupat petits suburbis residencials en forma de ciutat jardí que han tingut conseqüències molt negatives sobre els centres històrics tradicionals que han anat essent abandonats per la població tradicional, iniciant processos diversos que requereixen intervenció.²³

El planejament urbà dels ajuntaments democràtics, a partir del 1979, ha introduït lògicament moltes millores en els equipaments i les infraestructures de tots aquests conjunts morfològics diferents, i fins i tot se n'han rehabilitat alguns. Aquest fet n'ha afermat el caràcter suburbà amb necessitats de desplaçaments quotidians i periòdics molt importants per als seus habitants, que segueixen necessitant el cotxe. Els adossats, finalment, han estat fins ara la darrera resposta del planejament oficial a la demanda d'habitatges unifamiliars poc cars i a l'abaratiment dels costos de construcció. El barri de la Torre Blanca a Santa Perpètua de Mogoda és probablement un dels exemples més visibles d'aquesta nova forma suburbana, la qual es troba en les perifèries de tantes poblacions i nuclis turístics de Catalunya.

23. Cf. Frago, en premsa.

4. CAP A UNES CONCLUSIONS: UNA CIUTAT CATALANA I UN PATRIMONI VIUS

Tot plegat, doncs, la ciutat catalana, exponent de la ciutat europea i mediterrània alhora, s'expressa a través de moltes formes i localitzacions diverses, en un escenari globalitzat i canviant. Constitueix en conjunt un patrimoni format al llarg de moltes èpoques diferents, millor o pitjor conservat, el qual constitueix un recurs turístic important i d'èxit, a la vegada que una escola a l'aire lliure per als ciutadans que val la pena de visitar. Si la conservació i l'explotació turística dels grans monuments és ja avui fora de qualsevol discussió, amb una continuïtat quasi garantida, cal assenyalar també que s'ha iniciat un procés de valoració d'altres elements patrimonials menys evidents, d'acord amb l'evolució del concepte de patrimoni de què s'ha parlat.

La promoció d'una llei de la memòria històrica que el parlament espanyol ha començat a debatre la tardor del 2007, consolida una tendència ja registrada de posar en valor refugis antiaeris, trinxeres i camps de batalla, i cementiris i fossars, de la Guerra d'Espanya del 1936-39. Nous elements que formen part de la història i que l'ajuden a explicar en una complexitat que ha hagut d'esperar quasi setanta anys.

Igualment, la valoració de l'ambient pot posar en valor els conjunts de teulades de cases mitjanes i d'alçada regular, dels nuclis antics de tantes viles i localitats catalanes encara conservats. Així com plaques amb noms de carrer d'èpoques diverses, capelletes de sants, verges i màrtirs, establiments comercials emblemàtics, portes i picaportes i pestells, velles connexions elèctriques, esgrafiats, relleus i pintures, anuncis publicitaris antics, arbres històrics, mitjans de transport, mobiliari urbà, miradors. Cada dia més i més elements se signifiquen dintre dels paisatges urbans²⁴ i se'n reivindica la conservació per a les generacions futures, sense necessitat de proteccions burocràtiques i coercitives.

D'altra banda, les dimensions relativament reduïdes que imposa el model de ciutat compacta a Catalunya, com a la resta de la Medi-

24. En aquest sentit, els anys 1997-98 es féu al Departament de Geografia Humana una recerca sobre els *Elements del paisatge urbà de Barcelona*, finançada per l'Institut del Paisatge Urbà i la Qualitat de Vida. Vegeu www.ub.es/geohum/inventari/inici.htm.

terrània, proporciona un valor afegit ja que en facilita la caminada i el passeig, els quals constitueixen també un recurs i un veritable patrimoni intangible. El turisme internacional, com tantes vegades, des de fora, ha sabut valorar millor moltes d'aquestes coses quotidianes, i ha volgut aprofitar i valorar aquest fet ben significativament. Les ramblles, passeig de vianants arbrat, que no ha desterrat, però, ni les voravies, ni la circulació rodada, ofereix un model de carrer d'usos mixtos i plurals que no ha pogut destruir el racionalisme funcionalista amb la especialització circulatoria i s'ofereix també com a recurs i patrimoni i com a model per altres ciutats del món.

Cal tenir en compte, finalment, que tot de diferents punts de vista dels paisatges urbans catalans són oberts encara a la creació i a la conservació, i canvien d'acord amb la sensibilitat de cada època i segons la subjectivitat dels creadors d'opinió. S'oscil·la així dels esmentats colors grisos i negres que alguns volien per a Girona, als colors rosats i ocres de la Mediterrània que s'han difós els darrers trenta anys. Mancarien encara les persones, els éssers vius i humans que animen qualsevol mena de patrimoni urbà, l'expliquen i el fan viable i el conserven i el renoven; com els homes i dones estàtua que constitueixen un reclam turístic a tants carrers i places de Catalunya. O com el projecte que coordinà la London Metropolitan University entre el 2003 i el 2005 per tal d'enregistrar les veus de les persones de la Mediterrània (Awad i Hamouda, 2006), en el qual lamentablement no figurà cap ciutat catalana.



BIBLIOGRAFIA

- Aragó, N-J., Casero. J.M., Guillaumet, J. i Pujades, P., (1972), *Girona grisa i negra*. Barcelona, Ed. 62.
- Ashworth, G.J. (1991), *Heritage planning*. Groningen, Geopers.
- Awad, M. i Hamouda, S. (2006), *Voices from Cosmopolitan Alexandria*. Alexandria, The Alexandria and Mediterranean Research Center.
- Benjamin, W. (1989), *Paris Capitale du XIX siècle. Le livre des passages*. París, Les éditions du Cerf [versió original pòstuma a càrrec de Rolf Tiedemann, Frankfurt, Shurkamp Verlag, 1982]
- Berman, M. (1982), *All that's solid melts into the air*. New York, Simon and Schuster.
- Bosque Maurel, J. (1962), *Geografía urbana de Granada*. Zaragoza, CSIC [reeditada a Granada, Universidad de Granada, 1988].
- Campos Venuti, G. (1988), *La terza generazione dell'urbanistica*. Milano, Franco Angeli editore.
- Carreras, C. (1985), *Geografía Humana de Cataluña*. Vilassar de Mar, Ed. Oikos-tau.
- Carreras, C. (1993), *Geografía urbana de Barcelona. Espai mediterrani, temps europeu*. Vilassar de Mar, Ed. Oikos-tau.
- Carreras, C. (1999), «Joan Vilà i Valentí i la geografia a la Universitat de Barcelona. Un homenatge des de dins» a DD.AA. *Professor Joan Vilà i Valentí. El seu mestratge en la geografia universitària*. Barcelona, Edicions de la UB; pp. 103-114.
- Carreras, C. i Martínez Rigol S. (1999), *Catalunya, la gent i el territori*. Barcelona, Ed. Galaxia Gutemberg.
- Carreras, C. (2006), «El comerç» a Soler i Amigó, J. (dir), *Tradicionari*. Barcelona, Ed. Enciclopèdia Catalana; vol. 2; pp. 198-241.
- Carreras, C. i Frago, Ll. (2005), *Els barris antics de Catalunya*. Manresa, Angle Editorial.
- Carreras, C. Moreno, S. i Ariño, A., (2006), *Botigues històriques de Catalunya*. Angle Editorial, Manresa.
- Choay, F. (1992) *L'allégorie du patrimoine*. Paris, Editions du Seuil.
- DD.AA. (1991-1996), *Gran Geografia Comarcal de Catalunya*. Barcelona, Ed. Enciclopèdia Catalana; 2a edició; 15 volums.
- DD.AA. (1998), *Lleida*. Lleida, Ajuntament de Lleida.

- Feliu de la Penya, N. (1683), *Fenix de Cataluña. Compendio de sus antiguas grandezas y medio para renovarlas*. Barcelona. Imprenta de Rafael Figueró [facsimil, Barcelona, Editorial Base, 1975, amb introducció de Henry Kamen].
- Florez, E. (1747-1849), *España Sagrada: teatro geographico-histórico de la Iglesia de España*. Madrid, imp. M.F. Rodríguez; 51 vols.
- Frago, Ll. (en premsa), «Història econòmica dels segles XIX i XX a Valls» a J. Sánchez Cervelló (Dir) *Valls i la seva història*. Institut d'Estudis Vallencs, Valls.
- Garcia, A. i Guàrdia, M. (1989), *La construcció de una ciutat: Mataró 1500-1900*. Barcelona, Ed. Altafulla.
- Gottmann, J. (1969), «Why the skykraper?» en *Geographical Review*, 56, núm. 2 [versió italiana a *La città invincibile. Una confutazione dell'urbanistica negativa*. Milano. Franco Angeli editore; pp. 142-158]
- Guitart, J. (1993), «La ciutat romana en l'àmbit de Catalunya» a DD.AA. *La ciutat hispano-romana*. Barcelona, Ed. Àmbit; pp. 54-83.
- Guitart, J. (2004), «Ciutats romanes a Catalunya: urbanisme i arquitectura civil» a Orfila, M. i Cau, M.A., *Les ciutats romanes del llevant peninsular i les illes Balears*. Barcelona, Pòrtic; pp. 17-66.
- Iglésies, J. (1948), *Les ciutats del món*. Barcelona, Edicions l'Arca.
- Iglésies, J. (1961), *El fogaje de 1365-1370. Contribución al conocimiento de la población de Cataluña en la segunda mitad del siglo XIV*. Barcelona, Memorias de la Real Academia de Ciencias y Artes.
- Iglésies, J. (1969), *El movimiento demográfico en Cataluña durante los últimos cien años*. Barcelona, Memorias de la Real Academia de Ciencias y Artes.
- Iglésies, J. (1969), *El cens del comte de Floridablanca, 1787 (Part de Catalunya)*. Barcelona, Fundació Salvador Vives i Casajoana.
- Iglésies, J. (1974), *Estadístiques de població de Catalunya el primer vicenni del segle XVIII*. Barcelona, Fundació Salvador Vives i Casajoana.
- Juste, A i Calduch, E. (2004), *Les milllors cases rurals de Catalunya*. Barcelona, Editorial Viena.
- Marx, K. i Engels, F. (1848), *Manifest der Kommunistischen Partei* [traducció catalana de l'editorial Aeditors, Barcelona, 2007]
- Miralles, C. et al, (1984), *Les ciutats catalanes en el marc de la Mediterrània*. Barcelona, Ed. La Magrana.
- Moix, Ll. (1994), *La ciudad de los arquitectos*. Barcelona, Editorial Anagrama.

- Monreal, Ll. (1950), *Els castells medievals de Catalunya*. Barcelona, ed. Falcó.
- Mora, V. (1972), *Els plàtans de Barcelona*. Barcelona, Ed. Laia.
- Nadal, J. (1975), *El fracaso de la revolución industrial en España, 1814-1913*. Barcelona, Editorial Ariel.
- Nel·lo, O. (2001), *Ciutat de ciutats*. Barcelona, Empúries.
- Oliveras, J. (1985), *Desenvolupament industrial i evolució urbana a Manresa (1800-1870)*. Manresa, Caixa de Estalvis de Manresa.
- Oliveras, J. (1986), *La consolidació de la ciutat industrial (1871-1900)*. Manresa, Caixa de Estalvis de Manresa.
- Parcerisa, F.X. et al. (1839-1861), *Recuerdos y bellezas de España*. 8 vols diversos peus d'impremta i autors.
- Pla, J. (1971), *Guia de Catalunya*. Barcelona, Ed. Destino [l'edició aquí citada és la segona, del 1973].
- Pladevall, A. (1984-1998), *La Catalunya Romànica*. Enciclopèdia Catalana, Barcelona; 27 volums.
- Pladevall, A. (2002-2008), *L'Art gòtic a Catalunya*. Enciclopèdia Catalana, Barcelona; 4 volums.
- Rahola, C. (1929), *La ciutat de Girona*. Barcelona, Ed. Barcino; 2 volums.
- Recasens, (1966), *La ciutat de Tarragona*. Barcelona. Ed. Barcino; 2 volums.
- Souza, M.A.A. de (1994) *A Identidade da Metrópole. O processo de verticalização em São Paulo*. São Paulo. HUCITEC.
- Tarradell, M. et al (1983), *Evolució urbana de Catalunya*. Barcelona, Ed. La Magrana.
- Valentí Fiol, E. (1973) *El primer modernisme literario catalán y sus fundamentos ideológicos*. Barcelona, Ediciones Ariel.
- Vila, P. (1965), «Origen i evolució de la Rambla» a *Miscellanea Barcinonensia*. Barcelona, núm. 11; pp. 59-74.
- Vilà Valentí, J. (1973), *El Món rural a Catalunya*. Barcelona, Edicions Curial.
- Vilagrasa, J. (1983), *Creixement urbà i agents de la producció de l'espai, el cas de la ciutat de Lleida, 1940-1980*. Barcelona, Tesi doctoral de Geografia Universitat de Barcelona [publicada a Barcelona, Institut Cartogràfic de Catalunya, 1990].

DISCURS DE CONTESTACIÓ
PER
JOAN VILÀ I VALENTÍ

Aquest discurs vol ser, com sempre, un discurs de benvinguda i una presentació i una valoració de la personalitat que estem rebent com a nou acadèmic en la nostra Acadèmia de Bones Lletres. Les meves paraules volen ser també una breu resposta al discurs d'ingrés que acabem de sentir. Però a més, he de dir, des del primer moment, que sento una particular satisfacció de tenir l'honor de dirigir-me a tots vostès, il·lustres acadèmics i selecte públic, per a rebre el professor Carles Carreras i Verdaguer i respondre-li. No sols pel fet que fa una quarantena d'anys que el conec, sinó perquè l'inici de la nostra coneixença i amistat es va donar essent jo professor d'ell, a l'antiga facultat de Filosofia i Lletres de la Universitat de Barcelona.

Carles Carreras cursava en aquells moments les matèries de l'especialitat d'història, i vaig tenir ocasió d'explicar-li alguna assignatura de geografia. Potser vaig ajudar a inclinar-lo, juntament amb algun altre geògraf, cap a l'estudi dels fets que nosaltres explicàvem. En tot cas, sembla que no vaig contribuir massa a allunyar-lo de les preocupacions geogràfiques. En aquells darrers anys del setè decenni un reduït grup de professors, que recordaré sempre, havíem començat, amb una viva il·lusió, les classes i pràctiques que conduïen cap a la llicenciatura de geografia. Fou llavors quan l'any 1972 esdevingué una realitat la primera promoció de llicenciats en geografia de la Universitat de Barcelona. Aquell mateix any el nostre biografiat culminà els seus estudis en història moderna, tot presentant una tesi de llicenciatura precisament sobre un tema geogràfic («Hostafrancs. Aportación al estudio de un barrio»). Tots vostès, senyores i senyors, comprendran perfectament la particular satisfacció que ara sento, no pas exempta d'una certa emoció, en donar públicament la benvinguda a la nostra Acadèmia al professor Carles Carreras i en disposar de l'honor de respondre a l'excel·lent discurs que hem tingut el goig d'escoltar. Del dinàmic i un xic inquiet jove estudiant que jo havia conegut, per allà els anys 1966-69, si no recordo malament, em trobo ara amb una personalitat en el camp de l'ensenyament universitari i també en el de la recerca.

Un ensenyament i una recerca que es dedicaran, ja des d'un temps abans d'aconseguir la llicenciatura, al conreu de la geografia,

especialment de la geografia humana. Encara, amb més exactitud, interessat especialment per l'estudi geogràfic d'aquestes formes de poblament que en diem ciutats, és a dir, inclinat des de l'inici cap a la geografia urbana. Es veu ben clar que el jove menorquí va quedar interessat i admirat, els seus primers anys d'estada a Barcelona, per la magnitud, la diversitat i les característiques de la nostra ciutat. D'aquesta manera, els seus primers i decisius treballs escrits, diguem les seves primeres «lletres» —recordem, si us plau, el nom de la nostra Acadèmia— foren dedicats a la geografia urbana. Recordem també que la seva tesi de llicenciatura era ja l'estudi d'un barri urbà. De nou l'analitzà amb més profunditat i amb major amplitud, juntament amb altres sectors urbans propers, en la seva tesi doctoral, presentada sis anys després, el 1978 («L'estructura de la propietat com a creadora de l'espai urbà. El cas dels barris del sud-oest de Barcelona»).

D'aquesta manera, Carles Carreras s'incorporà al grup d'ajudants i adjunts interins que es van integrant com a nous professors al Departament de geografia de la Universitat de Barcelona. Vuit anys després d'haver-se doctorat, l'any 1986, fou nomenat catedràtic de geografia humana. Precisament llavors, a mitjan novè decenni, el Departament es dividí en dos (geografia humana i geografia física i regional). Carles Carreras s'encarregà durant quatre anys (1987-1990) de la direcció del nou Departament de geografia humana. És convenient subratllar, precisament ara, que el nostre biografiat mostrà sempre una bona disposició i unes bones qualitats en l'organització de cicles, cursos i activitats diverses, tant dins del seu Departament i de la seva Facultat com a nivell de tota la Universitat. Recordaré sempre com col·laborà, amb gran entusiasme i notable encert, en la preparació i realització de la «Conferència regional sobre els països mediterranis» de la Unió Geogràfica Internacional, que celebràrem a Barcelona l'any 1986, ara fa més d'una vintena d'anys. Es tracta de l'únic esdeveniment que ha celebrat a Espanya, fins avui, l'esmentada institució (UGI), encarregada d'organitzar periòdicament i per a tot el món congressos i conferències internacionals de geografia.

Referint-nos de nou als seus treballs d'investigació, caldria insistir en la important aportació que Carles Carreras ha efectuat, des dels primers anys del vuitè decenni, a la recerca i a l'alta divulgació de nombrosos i ben diversos temes i qüestions de caràcter geogràfic. Sobretot, en primer lloc, com abans ja hem assenyalat, destaquen nombrosos estudis sobre temes urbans: en ocasions es tracta d'obres de caràcter general (*La ciudad. Enseñanzas del fenómeno urbano*, Salamanca, 1983; *Reestructuracions urbaines*, obra preparada amb la

col·laboració de dos geògrafs francesos, Tolosa, 1993; en altres ocasions de caràcter monogràfic (*Estudos sobre a Metrópole*, São Paulo, 2005; *São Paulo cara a cara. Procesos metropolitanos a la hora de la globalización*, Barcelona, 2006). Sovint, i en el sentit que ja hem indicat, en les publicacions de Carles Carreras predominen articles, llibres i atles de caràcter monogràfic sobre característiques de conjunt o al voltant de determinats aspectes d'una ciutat, en especial, és clar, referents a la ciutat de Barcelona i a la seva àrea metropolitana.

Un cop indicada la important aportació a la geografia urbana efectuada pel nostre autor, hem d'assenyalar que la recerca i les publicacions de Carles Carreras presenten, per altra banda, una gran diversitat. En diversos moments s'ha dedicat també a altres especialitats dins de l'ampli camp de la geografia humana, com és el cas de diversos estudis de geografia econòmica, i així mateix altres treballs respecte a l'organització del territori, en particular des d'un punt de vista politicoadministratiu. L'interès per les diverses especialitats assenyalades es concreta en presentar-les en conjunt en diverses publicacions efectuades sobre tota l'àrea catalana, no mancant pas fins i tot una obra de síntesi, sens dubte de notable interès per a un ampli públic, sobre geografia humana de Catalunya.

La marcada inclinació de Carles Carreras per objectes i qüestions que afecten plenament la societat actual ha motivat les moltes relacions que ell manté amb diversos països europeus i d'Amèrica llatina, les diverses col·laboracions en publicacions estrangeres i les nombroses estades d'ensenyament i recerca en terres foranes. El mateix podem dir respecte a les seves relacions amb unes concretes publicacions geogràfiques periòdiques: ell mateix és director, des del 1985, de la *Revista Catalana de Geografia* de l'Institut Cartogràfic de Catalunya i fou membre del consell editorial de la *Revista de Geografia* de la Universitat de Barcelona; però forma part també dels consells de la *Rivista Italiana de Geografia* i de la *Revue Géographique des Pyrénées et du Sudouest*.

Tot el que hem indicat ens mostra amb tota claredat que Carles Carreras és un geògraf que, a través de les seves nombroses i diverses tasques i reflexions, ha arribat a capir profundament el sentit científic i també social que pot tenir la geografia contemporània. Sentit científic, quant a l'intent d'establir contínues relacions entre els territoris —que són terra, evidentment, però també aigua, aire i éssers vius— i les societats humanes que hi habiten, en especial respecte a les seves formes d'ocupació, d'establiment, d'actuació i de circulació. Tot això desembocant, és clar, en uns intents d'explicacions conclusives. Però

també, al mateix temps, ha capít el *sentit social* d'aquesta disciplina en la seva versió contemporània, en comprovar que a través d'unes adequades presentacions i representacions geogràfiques —cartogràfiques, posem per cas— i a través de l'intent d'aconseguir unes determinades observacions i reflexions i uns determinats objectius socials la geografia actual pot cobrar un indubtable *sentit pedagògic* i *informatiu* i al mateix temps *formatiu* i *educador*.

Deixeu-me insistir un xic en aquest punt que acabo d'assenyalar. Em plau cridar l'atenció en ocasions a l'estudiant universitari, de tant en tant, amb algun fet o algun terme que pot interessar-li especialment i que fins i tot pot resultar-li sorprenent. Prenc el cas d'en Pau Vila, un mestre interessat per la geografia i que constitueix un precedent en el nostre país d'un concepte i un objectiu adequats d'aquesta matèria i de la seva ensenyança i pràctica. Queda clar, ja des dels dos primers decennis del passat segle, que ell la utilitzà com una eina pedagògica, que ajudava l'infant a començar a conèixer i entendre el món, natural i humà, que l'envolta. Estem lluny de la geografia com a llista de noms, sense to ni so. Si no tenim en compte això, és sorprenent el que Pau Vila diu en la primera pàgina del seu llibre sobre la comarca de la Cerdanya, publicat l'any 1926, ara fa més de vuitanta anys.

En efecte, hi afirma, amb tota sinceritat i responsabilitat, que la seva obra consisteix «en un nou gènere d'estudis a Catalunya». Es tracta forçosament, sens dubte, d'una geografia profundament renovada, una geografia que mostra uns determinats fets i que cerca les relacions que entre ells es mantenen, com abans hem afirmat en referir-nos al caràcter científic de la nostra disciplina. I ho acaba de definir tot seguit, afegint-hi encara una nova virtut d'aquesta geografia contemporània, que constitueix una «tasca, d'estudi i de *civisme* alhora». El mestre Vila insisteix, doncs, explícitament en el caràcter *formatiu* d'aquesta geografia. Per si encara hi ha algun dubte, observem a qui dedica el llibre en les últimes línies del seu pròleg. A «l'estudiós» en primer lloc, per descomptat; però també a «l'excursionista» i al «turista». Deu ser segurament perquè Pau Vila sospitava que podia haver-hi un excursionisme que consistia tan sols a anar recorrent camins i viaranyes, amunt i avall, o un turisme —per altra banda, resulta un xic sorprenent citar-lo com un fet d'importància social en el tercer decenni del passat segle— de recorreguda, superficial i atrafegada, de carreteres, contrades i ciutats.

Crec que el que acabo d'explicar ens pot ajudar a comprendre l'ample, complex i fins a cert punt nou *sentit* amb el qual Carles Carreres concep la geografia. Com abans he dit, ell s'uní a la generació d'universitaris que havien aconseguit, per primera vegada, la lli-

cenciatura de geografia, l'any 1972, responenent a uns intents de renovació de l'ensenyança i la pràctica de la geografia, iniciada a la segona meitat del setè decenni a la Universitat de Barcelona. Tot això en uns moments d'intens canvi social i cultural, que es farà encara més palès en la segona meitat del vuitè decenni i al llarg de tot el novè. Adduir aquests fets i aquestes circumstàncies i tenir en compte també, per descomptat, unes característiques i uns objectius personals poden ajudar-nos a comprendre la tasca i l'obra del nostre autor en tot el seu conjunt. Ara ens referirem, és clar, als treballs que tenen com a característica, d'una manera o altra, un objectiu d'informar, i també d'ajudar a formar i orientar, una part ben àmplia de la societat, més enllà concretament d'estudiants universitaris i de gent especialitzada en anàlisis i estudis geogràfics. Poden ser, per exemple, estudiants d'estudis secundaris o aquella, des de fa uns decennis i també avui dia, creixent part de la societat, que anava assolint uns determinats nivells culturals. Sembla ben oportú recórrer llavors a la geografia, als coneixements geogràfics i als recursos, especialment gràfics, que les publicacions geogràfiques ofereixen, especialment als mapes generals, als mapes temàtics i als plànols i representacions d'uns determinants aspectes o sectors territorials.

Dins d'aquests sentits que hem exposat cal recordar que Carles Carreres té fins i tot unes col·laboracions en manuals de geografia dedicats a estudiants secundaris. Es tracta, doncs, de textos estrictament pedagògics, però s'hi mostra clarament —i val la pena subratllar-ho— la correcta i viva concepció que de la geografia contemporània, i així mateix dels seus mètodes de recerca i d'exposició, té el nostre autor. D'altra banda, ha estat director de dues gran obres col·lectives, una d'elles la *Geografia General dels Països Catalans* (Barcelona, 7 volums, 1992-94). D'altra banda, com a codirector s'encarregà de dirigir una *Geografia de España* també col·lectiva (Barcelona, 14 volums, 1994). En totes aquestes publicacions el nostre biografiat mostrà les seves excel·lents qualitats en la precisa definició dels objectius de cadascuna de les esmentades obres i en cuidar curosament unes formes d'exposició adequades i amb conceptes i punts de vista ben posats al dia. Es tracta de publicacions que compleixen plenament aquelles característiques d'informació i també de formació i orientació social i actual que abans hem assenyalat i comentat, fruit en cada autor d'una seriosa formació en la seva matèria i d'un esforç per expressar-ho i mostrar-ho d'una manera adequada i convenient.

En un sentit semblant al que acabem d'assenyalar, Carles Carreres ha dirigit altres treballs de caràcter geogràfic en què els mapes,

gràfics i figures tenen, juntament amb les presentacions i els comentaris convenients, un paper important, i fins i tot primordial o exclusiu. Dins d'aquestes publicacions, cal destacar un *Atlas Universal* (Barcelona, obra conjunta d'Enciclopèdia Catalana i l'Institut Cartogràfic de Catalunya, 1999) i un interessant i original *Atlas de la Diversitat* (Barcelona, 2004). No cal pas que insisteixi, ja ho veuen, que amb aquestes obres el nostre autor es mou dins d'un món ampli, extens i divers, i ens el mostra d'una manera ben adequada, amb la revelació i l'anàlisi d'aspectes que poden resultar ben imprevistos i fins i tot estranyament sorprenents. És el divers i ampli món present i actual, precisament on nosaltres vivim i convivim. Sempre he suposat que les observacions i les reflexions que es deriven de la visió i lectura d'aquests mapes, gràfics i comentaris poden servir per assegurar-nos un millor coneixement i una més bona convivència. Segueixo pensant que no es tracta pas d'unes publicacions allunyades i alienes, i que de cap manera poden ser considerades intranscendents.

* *

Cal cenyir-nos des d'ara al contingut del discurs d'ingrés que acabem d'escoltar. Si tenim en compte el que hem dit últimament en referir-nos a l'obra de Carles Carreres ens adonarem a l'instant que ell torna a reduir-se de nou a la consideració i l'estudi d'un país, precisament el nostre país. En el moment d'ingressar a la nostra Acadèmia, en el moment de parlar-nos d'una qüestió sobre la qual llargament hagi treballat i hagi reflexionat, es redueix de cop i volta a un petit país.

Un país singular certament, un país per començar d'original situació i posició, l'únic en tota la Península Ibèrica que té un costat unit a Europa —vull dir unes possibles anades cap a les terres i la gent europees o unes vingudes i arribades de gent i coses d'allà— i un altre costat on baten les aigües marines —vull dir obert per a sortir cap a la Mediterrània o per esperar les naus i la gent que de la mar vinguin. Un país que començà a conèixer quan tenia, si no m'equivoco, dotze o tretze anys, procedent, és clar, d'una encara més petita i limitada terra, una illa, Menorca, en plena Mediterrània. El nostre és un petit país, certament, però ben divers. I amb una gran ciutat, sens dubte. Carles Carreras se n'adonà immediatament. I amb un bon nombre de dinàmiques ciutats mitjanes i petites viles. Això sí que era original. Ja hem

vist que quan decididament va voler dedicar-se als estudis geogràfics s'inclinà sobretot cap a les anàlisis de geografia urbana. No ens pot pas resultar estrany que ara ens regali un estudi referent a les ciutats de Catalunya.

Vull dir, més exactament, de les ciutats de les terres habitades per catalans. Aquestes ciutats constitueixen veritablement un patrimoni dels catalans que ara viuen a Catalunya perquè són ciutats bastides a partir de l'existència d'uns primers catalans, d'acord com ells varen concebre aquells nuclis de poblament que acabarien essent unes ciutats i que evolucionarien d'acord amb llurs necessitats i llurs possibilitats tècniques. Hi ha a Catalunya nuclis urbans anteriors, sens dubte. Aquest acte, el celebrem al costat mateix de la muralla romana de la nostra ciutat. Però és només ara, per a nosaltres, un antecedent de la Barcelona medieval, aquesta ja viscuda, reconstruïda i ampliada per uns primers catalans, ara fa una onzena o dotzena de segles. D'ells i dels seus futurs successors les hem rebut nosaltres certament, com un patrimoni que hem de conservar i mantenir amb tot respecte i dignitat. Constitueix tan sols una herència, que ha de passar als nostres fills i filles. Fa uns moments, Carles Carreras ens ho recordava, al·ludia al mot anglès *heritage*, ben significatiu, i ens suggeria explícitament que sembla millor considerar aquest patrimoni com una «herència per a les generacions futures», més que no pas simplement com «una propietat dels vius presents».

Una part important del seu discurs es dedica a mostrar i assenyalar els trets característics de cadascuna de les èpoques que a Catalunya presenta la formació del patrimoni urbà. A part d'uns antecedents ja al·ludits, existeix una primera època, en el territori septentrional, corresponent a la Marca, amb el predomini de l'art romànic i a continuació una segona època, ben destacada, corresponent a la baixa edat mitjana, que permet parlar de «l'esplendor medieval». Ja als segles XVI i XVII predomina un cert estancament del dinamisme urbà, que contrasta amb una nova embranzida urbana durant el XVIII. Posteriorment hi ha dues èpoques realment extraordinàries respecte al desenvolupament urbà: la ciutat industrial, durant bona part del XIX i començament del XX, i la ciutat contemporània, que es configura especialment des de poc després de mitjan segle XX fins avui dia.

La segona gran part del discurs constitueix certament una contribució ben destacada a l'estudi general del treball de Carles Carreras, és a dir, el patrimoni urbà de Catalunya. Es tracta ara d'estudiar quines característiques han presentat els diversos processos socials i econòmics que han motivat la formació i el creixement de l'esmentat

patrimoni. Aquesta anàlisi presenta en els darrers decennis d'estudi, és a dir, durant l'extraordinària evolució de les ciutats contemporànies, una notable diversitat i originalitat, i no hi manca pas sortosament l'afegit i l'addició de noves preguntes i nous matisos per part del nostre autor en aplicar-lo al cas de les ciutats catalanes. Són múltiples els factors i les formes que apareixen en les causes que motiven el creixement o el decreixement d'aquests nuclis urbans i malgrat que, en conjunt, hi ha hagut en definitiva una tendència mantinguda a favor d'un augment de la importància del poblament urbà, aquest «creixement no ha estat de cap manera una constant lineal», segons Carles Carreras ens assenyala ben explícitament.

Aquest augment urbà, el podem mesurar amb el creixement del nombre d'habitants i l'evolució de l'espai construït i urbanitzat. Però al moment apareixen aspectes i matisos que cal tenir en compte. La renovació urbana actual pot anar dirigida a augmentar la densitat poblacional existent (densificació), com en el cas de la verticalització constructiva, o bé a l'augment de l'espai públic obert (places, jardins, parcs), cosa que pot representar una veritable desdensificació. Dels edificis ja existents pot haver-hi una rehabilitació o un enderroc, amb sovint posterior construcció d'un edifici o deixant un espai obert. La diversitat en habitants pot modificar-se en quantitat per moviments migratoris o en qualitat per canvis socials. L'expansió urbana pot mostrar resultats ben diversos: en forma de taca d'oli o un creixement radial, a salts o digital, aquest últim seguint cada línia, corresponent a un dit, una o unes vies de comunicació. L'expansió de dues ciutats properes pot donar lloc a una certa unió, constituint així una conurbació. De cadascuna d'aquestes formes d'expansió urbana el nostre autor en dóna exemples concrets de ciutats catalanes.

L'anàlisi dels processos causants del creixement urbà dóna lloc a referir-se als diversos factors actuant, que responen a fets econòmics o socials, amb múltiples exemples als segles XIX i XX. Ens referim a les diferents formes d'industrialització; als casos de desindustrialització; a l'acció del turisme; a la urbanització en sectors rurals; a l'auge del comerç, el consum i els serveis; a la forma de ser vista i considerada la ciutat.

Si el que considerem són les formes urbanes predominants en la configuració de les ciutats estudiades arribem al moment d'assajar la definició de les característiques que semblen definitòries del possible model de ciutat catalana. D'aquesta manera, Carles Carreras arriba a l'afirmació «una mica conclusiva de l'existència d'una veritable ciutat catalana amb algunes característiques pròpies, que constituïria una

part molt important del patrimoni del país». Per cercar i definir aquestes característiques i formes urbanes predominants hom té en compte els diferents materials de construcció i els diversos plans urbans i llurs estructures internes (centre històric, eixamples, suburbis). No hi falta tampoc assenyalar nombrosos detalls del conjunt del paisatge urbà de cada ciutat, que acaba de convertir-la en digna de ser contemplada, recorreguda i valorada. Aquestes ciutats i aquests paisatges urbans han esdevingut, en definitiva, uns patrimonis amb una certa originalitat i realment presents i vius, encarats vers un futur que nosaltres, com indicàvem en començar aquesta resposta al discurs de Carles Carreres, hem de mantenir i assegurar sens dubte amb tot respecte i dignitat.

Tot això dit i expressat d'una manera ben pulcra i exacta. Cada mot, cada terme, apareix amb un valor ben definit. A voltes un xic suggestiu, com a possible estímul a la imaginació i al pensament. Ja abans hem parlat d'aquesta bona traça comunicadora del nostre autor. De vegades, en conceptes o en exemples, massa reduït, potser una mica breu. Però un discurs de recepció a una Acadèmia, com és el cas d'avui, ha de ser forçosament limitat en l'espai i el temps. Com a professor que sóc i encara vull ser, bé em puc prendre la llicència de suggerir i aconsellar a Carles Carreras, el meu amic i antic estudiant, si és que ell no ho ha pensat, que d'aquest excel·lent discurs bé en podria sortir fàcilment un llibre —vull dir unes presentacions, uns gràfics, uns coneixements, unes reflexions i unes decisions— sobre un aspecte fonamental i essencial del patrimoni global del nostre país. Tots, i no tan sols els qui ara hem tingut ja el goig de sentir-lo, li agrairíem ben sincerament.